

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 364

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 जुलाई 2017

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

अधिकारी पदोन्नति घोटाला

लागू होगा पटना हाईकोर्ट का निर्णय

सुरेश त्रिपाठी



- पदोन्नति घोटाले पर शर्मसार हो चुके रेलवे बोर्ड को एक और बड़ा झटका
- 1714 ग्रुप 'ए' रिक्तियों की जगह 4367 अधिकारियों की की गई बंपर नियुक्ति
- डेलॉयट कमेटी ने अधिकारी पदोन्नति घोटाले की काली दुनिया से उठाया पर्दा
- ग्रुप 'ए' के सभी अतिरिक्त पदों को चालाकी से प्रमोटी अधिकारियों से भरा गया
- दस हजार करोड़ रुपए से भी अधिक के रेलवे राजस्व को पहुंचाया गया नुकसान
- डीओपीटी, वेतन आयोग, डेलॉयट और अदालत ने उठाए रे.बो.की कार्य-प्रणाली पर सवाल
- युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों के साथ रेलवे बोर्ड कर रहा है सौतेला व्यवहार -डेलॉयट रिपोर्ट
- रेलमंत्री ने मुलाकात के दौरान खड़ी की इरपोफ नेतृत्व की खटिया, टूट सकता है इरपोफ

एक तरफ वर्ग विशेष के कुछ रेल अधिकारी सुप्रीम कोर्ट के पदोन्नति में आरक्षण के मामले में यथास्थिति बनाए रखने के आदेश पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशा-निर्देशों (आरबीई 113/1997 एवं आरबीई 117/2016) को धता बताकर भविष्य में आरक्षित वर्ग की रिक्तियों को एडजस्ट करने के बहाने सामान्य वर्ग की वर्तमान रिक्तियों पर आरक्षित वर्ग को पदोन्नतियां देकर खुलेआम व्यवस्था का

मजाक बना रहे हैं, तो दूसरी तरफ रेलवे बोर्ड, आरबीएसएस और इरपोफ द्वारा आपस में

मिलकर अधिकारी पदों के घोटाले पर पटना हाई कोर्ट द्वारा दिए गए ऐतिहासिक निर्णय में

घालमेल करके उसे दरकिनार करने की कोशिश की जा रही है. इसी संदर्भ में गत दिनों

इरपोफ के शीर्ष पदाधिकारियों द्वारा रेलमंत्री सहित बोर्ड मेंबर्स को मिलकर उन्हें पटना हाई कोर्ट के निर्णय पर दिग्भ्रमित करने की कोशिश भी की गई है. 30 जून से पहले रेलवे बोर्ड को पटना हाई कोर्ट को जवाब देना है, परंतु अब तक रेलवे बोर्ड हजारों करोड़ के इस भयंकर घोटाले के मामले में अपनी दिशा ही नहीं तय कर पाया है.

अधिकारी पदोन्नति घोटाला मामले में चौतरफा मार झेल रहे रेलवे बोर्ड को डेलॉयट कमेटी ने एक और बड़ा झटका दिया है. अदालत के निर्णयों और युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों के शेष पेज 4 पर...

सीएमडी की एक्सटेंशन की संभावना से असंतुष्ट हैं रेलटेल के अधिकारी

नई दिल्ली : 'रेलटेल कॉर्पोरेशन' की स्थापना से ही इसके अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक (सीएमडी) पद पर राजेंद्र कुमार बहुगुणा उर्फ आर. के. बहुगुणा विराजमान हैं. हालांकि उनके नेतृत्व में रेलटेल ने जहां पर्याप्त प्रगति की है, वहीं इसमें भ्रष्टाचार होने की भी काफी शिकायतें रही हैं. अब इसके तमाम अधिकारी एवं कर्मचारीगण श्री बहुगुणा को सेवा-विस्तार (एक्सटेंशन) दिए जाने की संभावनाओं से शेष पेज 7 पर...



- सीएमडी/रेलटेल आर. के. बहुगुणा को एक्सटेंशन दिए जाने की संभावना?
- भ्रष्टाचार में दर्ज सीबीआई की एफआईआर में सीएमडी को नहीं किया शामिल
- एक्सटेंशन मिलने से सरकार के विरुद्ध खुलकर बाहर आ जाएगा अधिकारियों का असंतोष

भत्तों पर असंतुष्ट रेलकर्मियों को अब उलाहना देने लगी यूनियन

शुरूआत हो गई है, रेलकर्मियों अपनी-अपनी बारी का इंतजार करें

अहमदाबाद : सातवें वेतन आयोग के भत्तों पर करीब डेढ़ साल बाद हुई प्राप्ति से लगभग सभी रेलकर्मियों रेलवे के मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों पर बुरी तरह भड़के हुए हैं. रेलकर्मियों का मानना है कि संगठनों की गलत रणनीति के कारण उन्हें

'कुकुरमुत्ते की तरह उग आए कैटेगरी आधारित संगठन कुछ नहीं कर सकते' -WREU

डेढ़ साल के भत्तों से हाथ धोना पड़ा है और करीब तीन से साढ़े तीन लाख रुपए प्रत्येक कर्मचारी का नुकसान हुआ है. रेलकर्मियों की नाराजगी पर मान्यताप्राप्त संगठनों को कुछ कहते नहीं बन पड़ रहा है. कर्मचारियों की शेष पेज 6 पर...

रेड्डी को AIRPFA का अध्यक्ष बनाए रखने का प्रस्ताव पारित

मुंबई में ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन की राष्ट्रीय कार्यकारिणी की बैठक संपन्न

मुंबई : ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन (एआईआरपीएफ) की राष्ट्रीय कार्यकारिणी की दो दिवसीय बैठक 29-30 जून को माटुंगा वर्कशॉप सभागृह, मुंबई में संपन्न हुई. इस अवसर पर 30 जून 2017 को बतौर इंसपेक्टर, आरपीएफ, रेलसेवा से रिटायर हुए एस. आर. रेड्डी को आगे भी ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन का राष्ट्रीय अध्यक्ष बनाए रखने पर सर्वसम्मति से एक प्रस्ताव पारित किया गया. इस मौके पर श्री रेड्डी सहित एसोसिएशन के राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा, कार्याध्यक्ष धरमवीर सिंह,



कोषाध्यक्ष बी. एल. बिश्नोई, एनआरएमयू के महामंत्री वेणु पी. नायर, यात्री सुविधा समिति के सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी, मोहम्मद इरफान अहमद, जेडआरयूसीसी/प.रे. के सदस्य मुकुट बिहारी दवे एवं जेडआरयूसीसी/म.रे. की सदस्य कंचन खरे सहित सभी रेलों से आए राष्ट्रीय कार्यकारिणी के सदस्य और मुंबई मंडल, मध्य रेलवे के सभी आरपीएफ इंसपेक्टर तथा अन्य आरपीएफ कर्मियों बड़ी संख्या में उपस्थित थे.

पहले दिन की कार्यवाही में सर्वप्रथम श्री रेड्डी का विदाई कार्यक्रम संपन्न हुआ. शेष पेज 6 पर...

संरक्षा और समयबद्धता में S&T विभाग की अहम भूमिका - पी.बी. निनावे

राजकोट : भारतीय रेलवे संकेत एवं दूरसंचार अनुरक्षक संघ (IRSTMU) ने 24 जून को राजकोट में एक इंटर जोनल महासम्मेलन का आयोजन किया। इस अवसर पर 'भारतीय रेलवे में संकेत एवं दूरसंचार विभाग के लिए संरक्षा एवं समयबद्धता का महत्व' विषय पर विशेष चर्चा की गई। सभा को संबोधित करते हुए अमित भार्गव ने बताया कि किस प्रकार संरक्षा और सुरक्षा की दृष्टि से सबसे महत्वपूर्ण विभाग होते हुए भी संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को मकान जैसी मूलभूत सुविधा से वंचित रखा जाता है। इसके साथ ही उन्हें मुख्यालय में रहने के लिए बाध्य भी किया जाता है। जो आवास उपलब्ध कराए भी गए हैं, उनकी हालत अत्यंत जर्जर है और वह किसी इंसान के लिए रहने योग्य नहीं हैं।

मुख्य अतिथि पी. बी. निनावे, मंडल रेल प्रबंधक, राजकोट ने संकेत एवं दूरसंचार विभाग की संरक्षा और समयबद्धता में अहम भूमिका की चर्चा की तथा रूपेश चांदेकर, वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता ने सभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारियों को दबावमुक्त होकर कार्य करने की सलाह दी। इसके साथ ही उन्होंने रेलवे की संरक्षा एवं सुरक्षा के साथ-साथ खुद की संरक्षा एवं सुरक्षा का ध्यान

- संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारियों को दबावमुक्त होकर कार्य करना चाहिए -रूपेश चांदेकर
- बिना ड्यूटी रोस्टर के ही संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारियों से कराया जा रहा है काम
- मुख्यालय में उपस्थिति की बाध्यता के बावजूद नहीं उपलब्ध कराए जाते हैं आवास

रखने पर ज्यादा जोर दिया। सम्मेलन को संबोधित करते हुए मुख्य अतिथि पी. के. सिंह, वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी ने संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को शार्टकट नहीं अपनाने का प्रण दिलाया।

संगठन के महासचिव आलोक चंद्रप्रकाश ने एक बार पुनः सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल (एसईएम) पार्ट-2 पैरा 11.1 और 11.5.1 की चर्चा करते हुए कहा कि इसमें तुरंत सुधार करने किया जाए तथा 'ए मेंटेनर' की जगह 'एन ऑन ड्यूटी मेंटेनर' जोड़ने पर बल दिया। इसके अलावा अहमदाबाद मंडल के मंडल अध्यक्ष अजीत बारड ने संकेत एवं दूरसंचार विभाग में संरक्षा एवं सुरक्षा से हो रहे खिलवाड़ की चर्चा करते हुए बताया कि बिना योग्यता



प्रमाण-पत्र के भी कर्मचारियों से संकेत एवं दूरसंचार उपकरणों का अनुरक्षण तथा फेलियर ठीक कराए जा रहे हैं और कर्मचारियों को जानबूझकर परेशान करने तथा वित्तीय नुकसान पहुँचाने के लिए मनमर्जी से चार्जशीटें दी जा रही हैं।

अजमेर मंडल सचिव अब्बास अली ने पी-वे मैनुअल की एडवांस करेक्शन स्लिप सं. 103 दि. 01.06.2007 को तुरंत लागू करने की मांग की। इसके अलावा स्टाफ की कमी की चर्चा करते हुए उन्होंने कहा कि संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों के ऊपर कार्य का अत्यधिक दबाव है। इस दबाव के कारण कर्मचारियों की हालत दयनीय है। अतः अत्यधिक कार्य भत्ता दिया जाना चाहिए। राष्ट्रीय उपप्रमुख महबूब संधी ने संकेत एवं दूरसंचार विभाग में ड्यूटी रोस्टर लागू करने की मांग करते हुए कहा

कि ड्यूटी रोस्टर तो है मगर उस पर अमल नहीं किया जा रहा है, जिसके अभाव में कर्मचारियों से नॉट में काम लिया जा रहा है। तमाम प्रयासों के बावजूद नाइट ड्यूटी फेलियर गैंग की व्यवस्था नहीं की जा रही है। एचओईआर रूल, 2005 की खुलेआम अवहेलना की जा रही है। इस विभाग के कर्मचारियों को किसी प्रकार का जोखिम भत्ता या संरक्षा भत्ता अथवा तकनीकी भत्ता भी नहीं दिया जा रहा है और न ही ओवर टाइम दिया जाता है। जून, 2016 से लेकर आज तक संकेत एवं दूरसंचार विभाग के 19 कर्मचारी ड्यूटी के दौरान अपनी जान गंवा चुके हैं। फिर भी प्रशासन इसका कोई संज्ञान नहीं ले रहा है। सभा में उपस्थित सदस्यों ने एक स्वर से संकेत एवं दूरसंचार विभाग के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा बनाए गए यार्ड स्टिक (पत्र सं. 2007/सिग्नल/नॉन

गजटेड-1/नॉर्स, दि. 16.08.2010) को तुरंत लागू करने की मांग की तथा रेलवे बोर्ड द्वारा दि. 30.06.2015 को जारी किए गए दिशा-निर्देशों (पत्र सं. 2015/सिग्नल/ई/नॉन गजटेड/1) पर कार्यवाही करते हुए संकेत एवं दूरसंचार विभाग के सभी टेक्निशियनों के लिए ड्यूटी रोस्टर बनाने सहित लीव रिजर्व, रेस्ट गिवर एवं ट्रेनी रिजर्व इत्यादि पदों का तुरंत सृजन करने की मांग की तथा जोनल रेल प्रशासन को संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों की भी सुध लेने को कहा गया।

इस मौके पर जोनल चौधरी, मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता एवं सी. सुरेशन, सहायक मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता ने संकेत एवं दूरसंचार विभाग के लिए काफी महत्वपूर्ण जानकारियां दी और अपने विचार प्रस्तुत किए। सम्मेलन को योगेन्द्र परिहार, विमल कुमार जाटव, मगन लाल पटेल, महेन्द्र डी. मेकवान, मोहन प्रजापति, नेमचन्द मीणा, प्रवीण कुमार गंगवाड़ तथा अन्य कई गणमान्य सदस्यों ने संबोधित किया। इस कार्यशाला को सफल बनाने हेतु सभी संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों ने सहयोग प्रदान किया। अंत में सभी अतिथियों और सहभागियों को धन्यवाद ज्ञापित किया गया।

मुंबई मंडल/म.रे. : तीसरी बार गलत बनाया कोच मेटेनेंस का टेंडर

मुंबई : मध्य रेल, मुंबई मंडल द्वारा एसी कोच मेटेनेंस के लिए तीसरी बार टेंडर निकाला गया है। यह टेंडर (नं. बीबी/एलजी/डब्ल्यू/सीएसटीएम/2016-17/08) 16 जून 2017 को ओपन हो चुका है। इससे पहले यह टेंडर दो बार रद्द किया जा चुका है। तथापि उससे कोई सबक सीखे बिना तीसरी बार पुनः टेंडर डॉक्यूमेंट में घालमेल करते हुए यह टेंडर निकाला गया है। पिछली बार भी टेंडर कंडीशन में स्टेट इलेक्ट्रिक लाइसेंस मांगा गया था, परंतु जिस पार्टी को यह टेंडर दिया गया, और जो वर्तमान में यह कॉन्ट्रैक्ट वर्क कर रही है, उसके पास अब तक भी स्टेट इलेक्ट्रिक लाइसेंस नहीं है। यही नहीं, इस बार भी यह कंडीशन टेंडर डॉक्यूमेंट में है, परंतु फिर भी उसी पार्टी को यह टेंडर देने की कोशिश हो रही है, जबकि उसके पास यह लाइसेंस नहीं है।

पता चला है कि टेंडर कमेटी (टीसी) के कन्वेनर (सीनियर डीईई/कोचिंग) दो पाकेट के तहत डाले गए इस टेंडर की टीसी फाइनल करके छुट्टी पर चले गए हैं और अब टीसी के अन्य दो सदस्यों द्वारा टीसी पर सिर्फ हस्ताक्षर करने बाकी हैं। जानकारों का कहना है कि टेंडर डॉक्यूमेंट में स्टेट इलेक्ट्रिक लाइसेंस की कंडीशन टेंडर की 'मुख्य एलिजिबिलिटी क्राइटेरिया' में होनी चाहिए थी, क्योंकि टेंडर दिए जाने की यह एक प्रमुख योग्यता है, मगर यह 'जनरल कंडीशन' में डाली गई है। इससे स्वस्थ प्रतिस्पर्धा नहीं हुई है। उनका कहना है कि यदि उक्त कंडीशन अनिवार्य थी, तो इसे मुख्य योग्यता के तौर पर 'एलिजिबिलिटी क्राइटेरिया' में ही डाला जाना चाहिए था।

जानकारों का कहना है कि उक्त कंडीशन होने की वजह से इस क्षेत्र के अन्य कॉन्ट्रैक्टर्स ने इसमें भाग नहीं लिया। यदि उक्त कंडीशन नहीं होती, तो इसमें ज्यादा कॉन्ट्रैक्टर भाग लेते और ज्यादा प्रतिस्पर्धा होती, और रेलवे को ज्यादा प्रतिस्पर्धी रेट मिलते तथा फेडर्स लोयड, सिधवल, दौलतराम इंडस्ट्रीज जैसी कई अन्य बेहतर कंपनियां आ सकती थीं। उनका यह भी कहना है कि सीवीसी की स्पष्ट गाइड लाइन है कि टेंडर डॉक्यूमेंट

बहुत स्पष्ट होना चाहिए, उसमें कोई भी बात अस्पष्ट अथवा आधी-अधूरी नहीं होनी चाहिए। इसके अलावा इस टेंडर में एक बात अत्यंत महत्वपूर्ण है, वह यह कि तीनों बार सिर्फ दो ही कंपनियों ने इसमें अपनी बोली लगाई है। इनमें से एक तो वही है, जो कि इलेक्ट्रिक लाइसेंस न होने के बावजूद वर्तमान में कार्यरत है। इसके बावजूद इस बार भी उसे ही क्वालीफाई किए जाने की जानकारी मिली है।

- तीसरी बार एक ही पार्टी को यह टेंडर देने की हो रही है कोशिश
- तीनों बार सिर्फ दो ही कंपनियों द्वारा भरा गया है यह टेंडर
- इलेक्ट्रिक लाइसेंस न होने के बावजूद दिया गया टेंडर, फिर देने की तैयारी

टेंडर डॉक्यूमेंट का गहराई से अध्ययन करने पर पता चलता है कि उपरोक्त टेंडर में कोई भी बात स्पष्ट नहीं है। इस टेंडर की पहली कंडीशन में सिर्फ यह कहा गया है कि 'मुंबई मंडल में दो साल की अवधि के लिए ट्रेन लाइफिंग कोचों का कॉम्प्रिहेंसिव ऐनुअल मेटेनेंस किया जाना है।' मगर इसमें यह नहीं बताया गया है कि दो साल में कुल कितने कोचों का मेटेनेंस करना होगा। इसके लिए न तो कोचों की संख्या और न ही उनके नंबर बताए गए हैं। प्राप्त जानकारी के अनुसार मुंबई मंडल के पास करीब 2500 कोच हैं। परंतु टेंडर डॉक्यूमेंट में यह नहीं बताया गया है कि कुल कितने कोचों का मेटेनेंस किया जाना है। इसमें यह भी नहीं बताया गया है कि यह कोच कहां, किस सिक् लाइन में, डिपो या शेड अथवा प्लेटफार्म पर उपलब्ध कराए जाएंगे? जीएसटी के बारे में भी इस टेंडर डॉक्यूमेंट में कुछ नहीं कहा गया है, जबकि जीएसटी 1 जुलाई से लागू हो रहा है।

इसके साथ ही टेंडर कंडीशन में कहा गया है कि सुबह और शाम की दो शिफ्टों में कॉन्ट्रैक्टर को तीन-तीन इलेक्ट्रिशियन एवं उनके साथ तीन-तीन हेल्पर (कुल 12 आदमी) मुहैया कराने होंगे। मगर टेंडर डॉक्यूमेंट में इसके लिए मात्र 7.92 लाख का प्रावधान करते हुए न्यूनतम मजदूरी का ध्यान नहीं रखा गया है। जानकारों का कहना है कि यदि कॉन्ट्रैक्टर अपने एक आदमी को न्यूनतम मजदूरी 10 हजार रुपए प्रतिमाह भी देगा, तो भी 12 आदमी की 24 महीनों की मजदूरी लगभग 28.80 लाख रुपए बनेगी। जबकि उनका यह भी कहना है कि प्रति व्यक्ति निर्धारित न्यूनतम मजदूरी 600 रु. प्रतिदिन है। यदि इस हिसाब से देखा जाए तो 12 आदमियों के लिए 24 महीनों की मजदूरी ही सिर्फ 51.84 लाख रुपए होती है, जबकि इसके लिए उक्त टेंडर में सिर्फ 7.92 लाख रु. का प्रावधान किया गया है। ऐसे में लेखा विभाग का टीसी मेंबर इसके लिए कैसे सहमत होगा?

इसके साथ ही टेंडर डॉक्यूमेंट के पैरा नं. 3.8, पेज नं. 33, क्रम सं. 30 से 32 और पेज नं. 34, क्रम सं. 33 में शेड्यूल ऑफ रेट (एसओआर) में भी कोई स्पष्टता नहीं है। इसमें बताए गए 50% का क्या मतलब है और 'गैंग' का क्या तात्पर्य है, यह भी स्पष्ट नहीं है। ऐसे में कोई कोताही होने पर कॉन्ट्रैक्टर के ऊपर पेनाल्टी कैसे लगाई जाएगी? पेज नं. 85 के पैरा ए-1, ए-2, ए-4, ए-5 की तमाम कंडीशन स्पष्ट नहीं हैं। इसके बावजूद टीसी कन्वेनर (सीनियर डीईई/कोचिंग) ने तीसरी बार अपनी तरफ से टीसी फाइनल करके सारी जिम्मेदारी बाकी दो टीसी मेंबर पर डाल दी है। प्राप्त जानकारी के अनुसार इस टेंडर की एक्सेप्टिंग अथॉरिटी एडीआरएम हैं। ऐसे में यदि इस टेंडर के आवंटन में किसी प्रकार की भी गड़बड़ी होती है, तो उक्त चारों अधिकारी विजिलेंस मामले में फंसेंगे, यह लगभग निश्चित है।

उल्लेखनीय है कि पिछले टेंडर के बारे में 'रेलवे समाचार' ने 21 फरवरी 2017 के अंक में 'किसी खास कॉन्ट्रैक्टर को फेवर करने के लिए किया गया टेंडर'

शीर्षक से खबर प्रकाशित की थी। उक्त शीर्षक खबर के बाद उक्त टेंडर रद्द कर दिया गया था। पिछली बार इस टेंडर (बीबी/एलजी/डब्ल्यू/सीएसटीएम/2016/03) की कुल लागत 5,69,84,152 रुपए थी, जबकि इस बार इसकी कुल लागत 51733118.88 रु. (पांच करोड़ सत्रह लाख तैतीस हजार एक सौ अठारह रुपए अठ्ठासी पैसे) है। टेंडर लागत या उसे बनाने का यह कौन सा तरीका है, जिसमें चेंज न मिलने पैसे (88) भी जुड़ते हैं, यह तो कोई मुनीम जी ही बता सकते हैं।

इस संबंध में जब 'रेलवे समाचार' ने सीनियर डीईई/कोचिंग मांगीलाल बिश्नोई से संपर्क करके उनका पक्ष जानना चाहा, तो उनके मोबाइल पर कोई रिस्पांस नहीं मिला। तत्पश्चात कोच मेटेनेंस से संबंधित सीईएसई संजय दीप से इस बारे में संपर्क किया गया, तो उनका स्पष्ट कहना था कि 'इस बारे में संबंधित अधिकारी (सीनियर डीईई/कोचिंग) से ही बात की जाए, वह इस संबंध में कोई बात नहीं करेंगे।' तथापि उनसे जब यह कहा गया कि उनसे कोई जवाबतलब नहीं किया जा रहा है, बल्कि उनकी जानकारी में यह बात लाई जा रही है कि तीसरी बार पुनः इस टेंडर में गलती को दोहराया जा रहा है। इस पर उनका कहना था कि 'टेंडर फाइनल स्टेज में है और सीनियर डीईई/कोचिंग छुट्टी पर हैं, जब वह वापस आएंगे, तब उन्हीं से बात की जाए।'

इसके बाद 'रेलवे समाचार' ने टीसी कन्वेनर (सीनियर डीईई/कोचिंग) श्री बिश्नोई को पुनः कॉल किया, मगर जब कोई रिस्पांस नहीं मिला, तब उन्हें एसएमएस भेजकर उनका पक्ष बताने को कहा गया। इस पर उन्होंने जवाब दिया कि 'रेलवे समाचार' द्वारा टेंडर के बारे में जो भी सवाल उठाए गए हैं, उनका समाधान टीसी मेंबर करेंगे।' बहरहाल, उक्त एसएमएस मध्य रेलवे के महाप्रबंधक और मुख्य विद्युत अभियंता को भेजकर उन्हें भी इस टेंडर की उपरोक्त तमाम विषयगतियों से अवगत करा दिया गया है। अब देखना है कि ऊंट किस करवट बैठता है?

‘सुरक्षित एवं निर्बाध रेल परिचालन में एसएंडटी स्टाफ की भूमिका’

सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ का एसएंडटी जोनल सेफ्टी सेमिनार संपन्न

मुंबई : सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) द्वारा सीएसटी ऑडिटोरियम, मुंबई में 22 जून को ‘सुरक्षित एवं निर्बाध रेल परिचालन में एसएंडटी स्टाफ की भूमिका’ विषय पर एसएंडटी जोनल सेफ्टी सेमिनार का आयोजन किया गया। सेमिनार की अध्यक्षता सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. आर. पी. भटनागर ने की। इस अवसर पर मुख्य अतिथि नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफआईआर) के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया, डीजी/एसएंडटी, रेलवे बोर्ड अखिल अग्रवाल, महाप्रबंधक/म.रे. देवेन्द्र कुमार शर्मा, एजीएम/म.रे. विशाल अग्रवाल, सीएसटीई/म.रे. राजेंद्र जैन, सीएसओ/म.रे. शुभ्रांशु, डब्ल्यूआरएमएस के महामंत्री जे. जी. माहुरकर, सीपीओ एन. स्वामीनाथन, डीआरएम, मुंबई मंडल, म.रे. रवीन्द्र गोयल, सीआरएमएस के महामंत्री प्रवीण बाजपेई, कार्यकारी अध्यक्ष आर. एन. चांदुरकर, कोषाध्यक्ष आर. जी. निंबालकर, सहायक महामंत्री सुनील बेंडाले सहित मुंबई, भुसावल, नागपुर, सोलापुर एवं पुणे मंडल से बड़ी संख्या में आए सीआरएमएस पदाधिकारी एवं कार्यकर्ता उपस्थित थे।

डीजी/एसएंडटी, रेलवे बोर्ड अखिल अग्रवाल ने अपने उद्घाटन भाषण में कहा कि बढ़ती हुई तकनीक के अनुसार स्टाफ की कमी की समस्या समय रहते सुधर जाएगी। उन्होंने यह भी कहा कि किसी भी स्टाफ को यदि कभी कोई समस्या होती है, तो वह उनसे सीधे मिल सकता है। इससे पूर्व मंचासीन सभी अतिथियों का स्वागत करने के बाद सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. भटनागर ने सेमिनार के विषय पर प्रकाश डालते हुए एसएंडटी स्टाफ एवं उपकरणों और कलपुर्जों की कमी तथा उनकी गुणवत्ता के बारे में विस्तार से चर्चा की। महाप्रबंधक/म.रे. देवेन्द्र कुमार शर्मा, एजीएम विशाल अग्रवाल, सीएसटीई राजेंद्र जैन, सीएसओ शुभ्रांशु, दादा माहुरकर इत्यादी सभी वक्ताओं ने डॉ. भटनागर द्वारा दी गई विषय भूमिका के दायरे में अपनी बात कही और स्टाफ की कमी सहित उपकरणों के साथ ही सुरक्षित कार्य-प्रणाली की चर्चा की।

डॉ. राघवैया ने कहा कि वह अपनी बात कहने नहीं, बल्कि एसएंडटी स्टाफ की समस्याओं को सुनने और रेलवे बोर्ड एवं एनएफआईआर द्वारा उनके संबंध में किए जा रहे प्रयासों के बारे में बताने और उनका समाधान तलाशने आए हैं। तथापि उन्होंने कहा कि एसएसआई, पीआई, सीटीसी, आरटीसी, सीएलएस एवं ऑटोमेटिक सिग्नलिंग सिस्टम जैसे विभिन्न माध्यमों से सीमित ट्रैक पर ज्यादा गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन और उनका समयपालन सुनिश्चित करना बेहतर सिग्नल प्रणाली तथा स्टाफ द्वारा उसके सुरक्षित संचालन से ही संभव हो पा रहा है। उन्होंने कहा कि वर्तमान में ज्यादातर आंतरिक एवं बहरी कार्य ठेकेदारों द्वारा किए जा रहे हैं। परंतु यह देखने में आया है कि ठेकेदारों द्वारा संबंधित कार्य निर्धारित समय पर पूरा नहीं किया जाता है, अथवा अधूरा छोड़ दिया जाता है, जिससे मेटेनेस स्टाफ को उक्त कार्य अपने हाथ में लेकर पूरा करना पड़ता है। इससे न सिर्फ ठेकेदारों को काम पूरा किए बिना अनावश्यक लाभ मिला रहा है, बल्कि इस पर टीए/डीए के रूप में अधिक राशि भी खर्च हो रही है। इससे स्टाफ को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है, जबकि इसका लाभ ठेकेदारों को मिल रहा है। उन्होंने कहा कि इस प्रकार की लागत कभी भी कुल खर्च में नहीं दर्शाई जाती है, जबकि ठेके पर कार्य जल्दी होने तथा इस पर खर्च कम होने का दृश्य बनाया जाता है।

डॉ. राघवैया ने कहा कि इस प्रकार की गतिविधियां तुरंत बंद की जानी चाहिए, जो कि संरक्षा एवं सुरक्षा के



लिए खतरनाक हैं। उन्होंने यह भी कहा कि ठेकेदार द्वारा छोड़े गए अधूरे कार्य को करने वाले स्टाफ को जो टीए/डीए दिया जाता है, उसकी भरपाई ठेकेदार से की जानी चाहिए। इसके अलावा रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2007/सिग्नल/नॉन-गजटेड/1/नॉन्स, दि.16/18.08.2010 के अनुसार आधुनिक सिग्नल प्रणाली के अनुरूप अतिरिक्त एसेट्स के लिए अतिरिक्त स्टाफ उपलब्ध कराया जाना चाहिए। उन्होंने कहा कि एक पर एक के आधार पर स्टाफ उपलब्ध कराने का जो अधिकार डीआरएम स्तर पर दिया गया है, वह वास्तव में प्रायोगिक नहीं है, क्योंकि वर्तमान में एक भी विभाग ऐसा नहीं बचा है, जहां ऐसा किया जा सके। इसके बाद शाखा पदाधिकारी एवं एसएसई/सिग्नल/कल्याण, मुंबई मंडल सुनील बेंडाले, एमसीएम/आरआरआई, अजनी, नागपुर मंडल पी. पी. भातकुलकर, जेई/सिग्नल, नागपुर मंडल जी. एम. शर्मा, नासिक रोड शाखा पदाधिकारी सरफराज सैयद, संकेत अनुरक्षक, मनमाड, भुसावल मंडल सुनील मुलमुले, एसएसई/सिग्नल मेटेनेस, कल्याण एम. एन. अंसारी, संकेत अनुरक्षक, बडनेरा, भुसावल मंडल प्रणय आर. बोदेले, खलासी/हेल्पर, घोरपड़ी, पुणे मंडल वसंत पाटिल, जेई/सिग्नल, मुंबई मंडल विनोद कुमार राय आदि ने अपने पेर पढ़े, जो कि इस सेमिनार के विषय के अनुसार तैयार करके लाए गए थे।

उपरोक्त सभी वक्ताओं एवं कर्मचारियों की प्रमुख मांगें इस प्रकार हैं-

सभी एसएंडटी स्टाफ के लिए 8 घंटे की ड्यूटी और हेल्पर से एसएसई तक के लिए ड्यूटी रोस्टर लागू किया जाए, सुरक्षित एवं निर्विघ्न ट्रेन परिचालन के लिए सेफ्टी कैटेगरी के सभी रिक्त पदों को तुरंत भरा जाए, रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2010 में जारी एसएंडटी विभाग की यार्ड स्टिक

को अविलंब लागू किया जाए और तदनु रूप हेल्पर, टेक्नीशियन एवं जेई/एसएसई के पद सृजित किए जाएं, टेलिकॉम विभाग की यार्ड स्टिक अलग से बनाई जाए, सभी नए इंस्टालेशन/इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए नए पदों का सृजन किया जाए। उत्तम दर्जे के मटीरियल एवं इंसुलेटेड टूल्स की आपूर्ति सुनिश्चित की जाए, एसएंडटी स्टाफ के लिए सभी स्टेशनों पर सभी मूलभूत सुविधाओं से युक्त रेस्ट रूम उपलब्ध कराया जाए, एसएंडटी के सभी केबिन में पीने का शुद्ध पानी उपलब्ध कराने सहित टॉयलेट एवं बाथरूम की स्थिति में अविलंब सुधार किया जाए, सभी स्टेशनों पर एक समान तकनीक (यूनिफार्म टेक्नोलॉजी) एवं उपकरण लगाए जाने चाहिए, सभी एसएंडटी स्टाफ को रिस्क एवं हार्डशिप एलाउंस दिया जाए, ईएसएम/टीसीएम की शैक्षिक योग्यता बीएससी/डिप्लोमा करके उन्हें एसएंडटी सुपरवाइजर का दर्जा प्रदान करते हुए सातवें वेतन आयोग मैट्रिक्स में एंटी लेवल-6 (ग्रेड पे 4200) दिया जाए।

एसएंडटी हेल्पर को नया पदनाम असिस्टेंट टेक्नीशियन देकर उन्हें सातवें वेतन आयोग मैट्रिक्स में एंटी लेवल-2 (ग्रेड पे 1900) दिया जाए, एसएंडटी विभाग के एचओआईआर की पुनर्समीक्षा करके सभी कार्यरत जेई/एसएसई को एक्सकुलुडेड से कंटिन्यूअस कैटेगरी में शामिल किया जाए, सातवें वेतन आयोग की सिफारिशों में सुधार करवाकर जेई/एसएसई (एसएंडटी) को एंटी लेवल क्रमशः 8 एवं 9 प्रदान किया जाए, अन्य सरकारी विभागों के अनुरूप एसएसई कैडर को ग्रुप ‘बी’ का दर्जा दिया जाए, सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल की पुनरीक्षा के साथ ही टेलिकॉम मैनुअल तैयार किया जाए, रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार सभी आरआरआई/पीआई इंस्टालेशन पर कम से कम जेई/एसएसई की शिफ्ट ड्यूटी लागू की जाए, बड़े

स्टेशनों, यार्डों, अति-व्यस्त खंडों, ट्रंक रूट एवं रोड साइड स्टेशनों पर टेक्नीशियंस की शिफ्ट ड्यूटी का प्रावधान किया जाए, गियर के बेहतर रख-रखाव एवं खराबी को तुरंत ठीक करने के लिए प्रत्येक टेक्नीशियन के साथ कम से कम दो खलासी/हेल्पर नियुक्त किए जाएं, एसएंडटी विभाग के सभी कर्मचारियों के लिए दुर्घटना रहित सेवा पुरस्कार की शुरुआत की जाए।

सभी एसएंडटी केबिन में अत्याधुनिक फर्नीचर एवं अलमारी का इंतजाम किया जाए, टेक्नीशियंस की यूनिफार्म का रंग बदलकर उसकी गुणवत्ता में सुधार किया जाए, सभी एसएंडटी स्टाफ को गुणवत्तापूर्ण रेनकोट, सेफ्टी शूज एवं यूनिफार्म मुहैया कराई जाए, जोनल ट्रेनिंग सेंटर की गुणवत्ता एवं मानक में सुधार करके अत्याधुनिक तकनीक एवं उपकरणों के माध्यम से बेहतर प्रशिक्षण सुनिश्चित किया जाए, 12वीं साइंस की शैक्षिक योग्यता न रखने वाले अनुकंपा पर भर्ती हुए ईएसएम को कैडर बदलने की अनमति दी जाए, एलजीएस से जेई में चयनित ईएसएम/टीसीएम को इरिसेट सिकंदराबाद में प्रशिक्षण दिया जाए, एसएंडटी में केबल ज्वोइंटर, कारपेंटर, पेंटर, मेशन एवं फिटर के रिक्त पदों को अविलंब भरा जाए, टेलिकॉम विभाग में रेलनेट, यूटीएस, एफओआईएस, सीओआईएस, टीएमएस इत्यादि जैसे कई प्रकार के सर्किट के मेटेनेस के लिए टेक्नीशियंस एवं ग्रुप ‘डी’ स्टाफ मुहैया कराया जाए, ओएफसी केबल जॉइंट करने के लिए स्प्लायसर की सप्लाई सुनिश्चित की जाए, टेलिकॉम एसेट्स की संख्या अन्य मंडलों की अपेक्षा मुंबई मंडल में बहुत ज्यादा है तथा मंडल एवं जोनल मुख्यालय भी एक ही जगह स्थित है, इसकी सभी जरूरतों की पूर्ति के लिए मुंबई मंडल में सीनियर डीएसटीई/टेली का एक नया पद सृजित किया जाए और सिग्नल एवं टेलिकॉम दोनों विभागों के डिपो में कार्मिक स्टाफ की नियुक्ति की जाए। सेमिनार को सफल बनाने में मुंबई मंडल अध्यक्ष वी. एस. सोलंकी, मंडल सचिव संजीव कुमार दुबे, सहायक महामंत्री सुनील बेंडाले, बाला कांदलकर, सफ़दर सिद्धीकी, विनोद कुमार राय, राजकुमार, जी. एम. शर्मा, सुमन कुमार, आसिफ खान, बजरंगी यादव, आर. के. मिश्रा आदि कार्यकर्ताओं का सराहनीय योगदान रहा। सेमिनार में बड़ी संख्या में एसएंडटी कर्मचारियों ने भाग लिया। कार्यक्रम का सुचारु संचालन महामंत्री प्रवीण बाजपेई ने किया।

सरकारी संस्था से भी रिश्वत की मांग करते हैं रिश्वतखोर अधिकारी

गोरखपुर ब्यूरो : नार्थ ईस्टर्न रेलवे इंजीनियर्स एसोसिएशन, मैकेनिकल वर्कशॉप, गोरखपुर यूनिट के सचिव राजीव आनंद ने 30 अप्रैल 2017 को उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री योगी आदित्यनाथ को एक पत्र लिखकर लखनऊ औद्योगिक विकास प्राधिकरण (एलआईडीए) के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर एस. पी. सिंह पर भारतीय रेल कल्याण संगठन (इरवो) से 50 लाख रुपए की रिश्वत मांगने का खुला आरोप लगाया है। उन्होंने यह आरोप मीरनपुर-पिनहट, कानपुर रोड पर इरवो द्वारा रिटायर्ड रेलकर्मियों के लिए बनाई जाने वाली लखनऊ फेज-4 आवासीय योजना का मानचित्र (प्लान) पिछले तीन साल से पास नहीं करने के लिए एस. पी. सिंह पर लगाया है। ‘रेलवे समाचार’ को राजीव आनंद द्वारा 26 जून को ईमेल पर भेजे गए इस पत्र में कहा गया है कि एलआईडीए के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर एस. पी. सिंह द्वारा इरवो की फेज-4 हाउसिंग स्कीम का प्लान रिश्वत न मिलने के कारण लटकाकर रखा गया है, जिससे इस स्कीम के सैकड़ों आवंटी रिटायर्ड रेलकर्मियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। उन्होंने लिखा है कि इरवो, भारतीय रेल की एक सरकारी संस्था है, जो सेवारत एवं सेवानिवृत्त रेलकर्मियों को बिना लाभ-हानि आधार पर रिहायसी आवास उपलब्ध करवाती है। उन्होंने लिखा है

- एलआईडीए के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर ने मांगी इरवो से 50 लाख की रिश्वत
- तीन साल से अटका रखा है रिटायर्ड रेलकर्मियों की हाउसिंग कॉलोनी का प्लान

कि इरवो एक सरकारी संस्था है, ऐसे में उसके पास इस प्रकार की रिश्वत देने का कोई प्रावधान नहीं है। पत्र में कहा गया है कि उपरोक्त योजना का मानचित्र (प्लान) वर्ष 2014 में एलआईडीए के पास जमा कराया गया था। इसके साथ ही वर्ष 2015 में विकास कर के रूप में 1.15 करोड़ रुपए की राशि भी एलआईडीए के पास जमा करा दी गई थी। इसके अलावा फायर विभाग एवं एयरपोर्ट अथॉरिटी के अनापत्ति प्रमाण पत्र भी क्रमशः दि. 20.06.2015 और 25.08.2015 को एलआईडीए में जमा कराए गए थे। तथापि प्लान पास करने और उसकी स्वीकृति देने हेतु एलआईडीए के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर एस. पी. सिंह द्वारा इरवो से 50 लाख रुपए की रिश्वत की मांग की गई। राजीव आनंद ने पत्र में लिखा है कि इस संबंध में इरवो के लखनऊ स्थित प्रोजेक्ट मैनेजर ने एलआईडीए के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर एस. पी. सिंह

एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी से कुल मिलाकर 12 बार प्रत्यक्ष मुलाकात भी की है और 7 पत्र एवं कई स्मरण पत्र लिखकर उपरोक्त आवासीय योजना का प्लान पास करने का अनुरोध कर चुके हैं। इसके अलावा उन्होंने इसके लिए एक बार उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव आलोक रंजन से भी व्यक्तिगत मुलाकात की है, परंतु अब तक उक्त प्लान की स्वीकृति प्रदान नहीं की गई है। जबकि एलआईडीए द्वारा इस दरम्यान कई अन्य कंपनियों के प्लान तुरंत पास कर दिए गए हैं।

उन्होंने लिखा है कि एलआईडीए के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर द्वारा इरवो का प्लान पास करने में किए जा रहे असाधारण विलंब के कारण सैकड़ों सेवानिवृत्त रेलकर्मियों को किराए के आवासों में रहना पड़ रहा है, जिससे उनकी पेंशन का एक बड़ा हिस्सा प्रतिमाह मकान किराए के रूप में व्यय हो रहा है। राजीव आनंद ने मुख्यमंत्री से अनुरोध किया है कि इस मामले की उच्च स्तरीय जांच करवाई जाए और इसके लिए जिम्मेदार एलआईडीए के सीनियर प्रोजेक्ट मैनेजर एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी की जिम्मेदारी सुनिश्चित करते हुए इरवो की उपरोक्त आवासीय योजना का प्लान अविलंब पास करने का निर्देश दिया जाए, ताकि सेवानिवृत्त रेलकर्मियों का और अधिक वित्तीय नुकसान न हो।

पेज 1 का शेष... जापान से त्रस्त हो चुके रेलवे बोर्ड को डेलॉयट रिपोर्ट से गहरा आघात लगा है। डेलॉयट रिपोर्ट से रेलवे में फैली अधिकारी पदोन्नति घोटाले की अराजक दुनिया का राज अब खुलकर सबके सामने आ चुका है। वैसे भी डीओपीटी, सातवां वेतन आयोग और आर. के. कुशवाहा मामले में पटना कैट एवं पटना हाई कोर्ट के निर्णयों ने रेलवे बोर्ड की नींद हराम कर रखी थी। अब डेलॉयट कमेटी की रिपोर्ट भी चिल्ला-चिल्लाकर रेलवे में परसे भयानक भ्रष्टाचार की कहानी स्वतः बयां कर रही है।

रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) ने 'रेशनल मैनपावर पालिसी फॉर इंडियन रेलवेज' पर अध्ययन करने के लिए एक स्वतंत्र एजेंसी 'डेलॉयट टौचे तोहमात्सू एलएलपी' (डेलॉयट कमेटी) की नियुक्ति करके भारतीय रेल की संपूर्ण कार्य-प्रणाली पर एक विस्तृत रिपोर्ट तैयार करवाई है। इसका उद्देश्य यह है कि भारतीय रेल के बेहतर भविष्य के लिए जो आवश्यक हो, उसमें परिवर्तन किया जा सके। डेलॉयट कमेटी को रेलवे

अधिकारी पदोन्नति घोटाला

18. Until 2015, the number of Sanctioned Junior Scale Posts was not based on the number of vacancies created in posts above the Junior Scale level. Instead it was a National figure of 1647 Posts across the eight Group 'A' Organised Services. There has been no clear basis for this National sanctioned manpower. A basic analysis shows that this number is far in excess of the actual number of vacancies that are created due to retirement or due to additional posts created at levels from Senior Scale to Apex.

2. डेलॉयट रिपोर्ट से स्पष्ट है कि तय 50:50 रेटा-कोटा का उल्लंघन कर ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में निर्णय लिया गया, जिससे अवैध रूप से अतिरिक्त 1480 प्रमोटी ग्रुप 'बी' अधिकारियों को ग्रुप 'ए' के पदों का तोहफा पेश किया गया है। इस वजह से युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों की भावी पदोन्नतियां अंधकारमय हो गई हैं।

लागू होगा पटना हाईकोर्ट का निर्णय...

पर लागू करके लगभग 4000 ग्रुप 'बी' पदों का सृजन कर लिया।

25. Deloitte recommends that the induction level for Direct Recruits and Promotee should be delinked. The Junior Scale level should be used as induction grade only for Direct Recruits. Group 'B' Officers should be inducted in Group 'A' by promotion to Senior Scale level directly (instead of being promoted to Junior Scale firstly). This recommendation is in line with practices in other technical Group 'A' Services like CPWD and MES. It also aligns with the basis that the promotion of a Group 'B' Officer from Group 'B' to Junior Scale does not represent any change in role for the incumbent. The Direct Recruit at the Junior Scale level is primarily for 'on-the-job' training, performing the same role as a Group 'B' Officer in a Group 'B' Post. It may also be noted that prior to 1997, there was no separate sanctioned Posts specially for Junior Scale.

नियंत्रित/नियमित हो सके।' डेलॉयट कमेटी के सुझाव और पटना हाई कोर्ट का आदेश लागू होते ही वार्षिक प्रमोटी कोटे में भारी गिरावट होना तय है, क्योंकि वर्तमान में 8 आर्गेनाइज्ड सर्विसेस में ग्रुप 'ए' के पदों पर वार्षिक 411 प्रमोटी अधिकारियों का प्रमोशन दिया जा रहा है। अब यह आंकड़ा घटकर लगभग 100 से 150 तक रह जाएगा। अर्थात् 2010 से 2015 डीपीसी पैनेल के प्रमोटी अधिकारियों को फायदा देने के चक्कर में आने वाली प्रमोटी पीढ़ियों को भारी नुकसान सहना पड़ सकता है।

30. Deloitte has also developed an Excel based manpower model which would enable the Gazetted Cadre Section of Railway Board to forecast future vacancies and simulate future promotions. The model also indicates the expected residency periods/levels of stagnation for all 8 Organised Group 'A' Services.

The optimum intake of Direct Recruits computed by this model for all Services over the next 10 years is as shown below:

Table 6: Illustration of Optimum Intake of Group 'A' Direct Recruits

Service	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
IRAS	9	14	13	12	10	15	21	14	18	17
IRPS	6	7	7	8	8	10	13	5	10	4
IRTS	23	14	14	18	13	21	27	24	26	28
IRSE	16	28	30	23	30	28	24	36	55	67
IRSEE	11	19	23	24	41	25	19	27	23	18
IRSME	16	20	19	24	21	18	18	18	32	30
IRSS	9	17	15	22	20	16	10	14	16	19
IRSS	5	9	8	17	19	10	11	18	16	21

Railways Admire Own Rules

Become "Dwarf" in Front of Supreme Court & DOPT

Supreme Court Orders Highest Contempt of Court cases

Stop Contempt of Court Scam In Indian Railways

Ministry of Railways Tops in Pending Court Cases and Contempt of Court

46% pending court cases filed by govts

Rail Ministry Tops The List With 67K Cases

Ministry	Intake	Outstanding
Health	42332	2412
Finance	15546	33
Communications	12621	254
Home Affairs	11800	68
Defence	3483	0
Health & Family Welfare	3375	2
Labour & Employment	2309	4
Environment & Forest	1774	0
Commerce & Industry	1354	1
	1430	0

Stop Contempt of Court

तंत्र के अध्ययन के दौरान कुछ चौंकाने वाले तथ्य हाथ लगे हैं, जिसमें सबसे प्रमुख है रेलवे में चल रहा ग्रुप 'ए' अधिकारी पदों का पदोन्नति घोटाला। इस पूरे प्रकरण पर डेलॉयट कमेटी ने बहुत ही चौंकाने वाले तथ्य उजागर किए हैं। डेलॉयट कमेटी की एजीक्यूटिव समरी के प्रथम तीन पैरा यहां दर्शनीय हैं-

- The Indian Railways, through RVNL has engaged Deloitte Touche Tohmatsu LLP to carry out a study of the Indian Railways Organisation. The study has been completed over a span of Eight Months (August 2015 to March 2016)
- The objective of the study is to undertake and prepare a rational manpower policy for Indian Railways in the context of group 'A' services with the following expected outcome:
 - * Suggest policies to determine the optimum Gazetted Organisation for Group 'A' Officers of Indian Railways in line with organisational goals.
 - * Suggest the optimum intake (through direct recruitment and promotion channels) of Group 'A' Officers keeping in view a reasonable and equitable career progression across Services.
 - * Suggest means to correct aberrations that have resulted over the years due to lack of coherent recruitment policies.
- The coverage of the study is limited to the Eight Organised Services of the Indian Railways (Namely - IRAS, IRPS, IRTS, IRSEE, IRSE, IRSME, IRSS and IRSS) and is also limited to cover only the Group 'A' Services within the Gazetted Organisation. For the purpose of Rational Manpower Policy, this study includes the following manpower as mandated by the Terms of References:

डेलॉयट कमेटी की पूरी रिपोर्ट का गहन अध्ययन करने के बाद जो प्रमुख बातें निकलकर सामने आई हैं, वह इस प्रकार हैं-

- बिना किसी मंजूरी के 8 संगठित सेवाओं (आर्गेनाइज्ड सर्विसेस) में जूनियर टाइम स्केल (कनिष्ठ वेतनमान) के पदों को 820 से बढ़ाकर 1647 कर दिया गया। यह आंकड़ा वार्षिक रिक्त होने वाले ग्रुप 'ए' के अधिकारी पदों से 200 प्रतिशत ज्यादा है। रेल राजस्व के हजारों करोड़ डुबाने वाली यह घटना रेलवे बोर्ड के कुछ अधिकारियों द्वारा नियमों में जानबूझकर छेड़छाड़ करके ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों के प्रति वफादारी दिखाने का सूचक है।

19. These 1647 posts were meant to be comprised of three batches of Direct Recruits at any given point of time and one batch of Promotees from Group 'B'. The rationale for this was that a Direct Recruit batch spends 3 years in Junior Scale (after the training period) before being promoted to Senior Scale. This implies that, every year, the Direct Recruits and Promotees were inducted into Senior Scale in a 50:50 ratio (i.e. 411 Posts each). However, in reality, this ratio was not maintained and the number of Promotees was far in excess of the number of Direct Recruits. During the period 2001 to 2012, Indian Railways has made a direct recruitment 2259 Officers and promotion of 3739 Officers. This is a deviation from the characteristic of organised Group 'A' Services, defined by DoPT which specifies that Direct Recruitment to Group 'A' should be at least 50% of the total intake.

3. पूर्व रेलमंत्री लालू प्रसाद यादव ने अपने रेलमंत्रित्व काल में नियमों में संवैधानिक बदलाव करके एक मामूली नोटिस के माध्यम से ग्रुप 'ए' पदों की कालाबाजारी की शुरुआत की थी, जिससे वर्ष 2006 से 2012 के बीच ग्रुप 'ए' के 1714 रिक्त पदों की जगह 4367 पदों को प्रमोटी अधिकारियों से भरा गया, जिसका सीधा-सीधा फायदा प्रमोटी अधिकारियों को हुआ है इसके परिणामस्वरूप युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों का कैरियर गर्त में जाता नजर आ रहा है।

20. From 2006 to 2012, the number of recruitment were 1714. During the same period 4367 Officers were inducted into the eight Group 'A' Organised Services through a mix of Direct Recruitment and Promotions. If we consider that Direct Recruit Officers are expected to reach at least the level of SAG during their career, the total number of vacancies created due to retirements and increase in sanctioned manpower of SAG and above during this period was 863. The total intake through Direct Recruitment was 1808.

- रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 1997 में आए आर. एस. सभरवाल मामले में सुप्रीम कोर्ट के आदेश को गलत तरीके से लागू कर भारी संख्या में ग्रुप 'बी' जेटीएस के पदों का सृजन किया गया। यह पूरा मामला आरक्षण पर आधारित था। परंतु रेलवे बोर्ड ने आरबीएसएस के साथ मिलकर प्रमोटी अधिकारियों को फायदा देने के चक्कर में एक साजिश के तहत इस नियम को सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच में रेटा-कोटा

- डेलॉयट रिपोर्ट में स्पष्ट कहा गया है कि एंटी-डेटिंग सीनियरिटी देने की प्रथा न सिर्फ पूरी तरह से गलत है, बल्कि यह समानता के खिलाफ भी है, जो कि रेलवे में प्रमोटी अधिकारियों को ग्रुप 'ए' में पदोन्नति के दौरान दी जा रही है। उल्लेखनीय है कि एंटी-डेटिंग सीनियरिटी को एम. सुधाकर राव मामले में पहले सुप्रीम कोर्ट द्वारा और अब आर. के. कुशवाहा मामले में पटना हाई कोर्ट द्वारा अवैधानिक घोषित किया जा चुका है। यहां यह भी ज्ञातव्य है कि एंटी-डेटिंग के मामले में सुप्रीम कोर्ट द्वारा रिजीजन पिटीशन भी खारिज की जा चुकी है।

26. Incidentally, the above recommendations, also eliminate the need for the antedating policy. Currently, a Group 'B' Officer gets the benefit of up to 5 years of antedated seniority which effectively directly promotes him/her to Senior Scale with the promotion to Junior Scale being only on record.

27. This also eliminates the problem of filling a current vacancy with a Group 'B' Officer and putting him/her along with a batch that would have been filling vacancies created 5 years ago.

- डेलॉयट कमेटी ने भी डॉ. आर. एन. भटनागर मामले में सुप्रीम कोर्ट के आदेश तथा इस पर निर्गत डीओपीटी के दिशा-निर्देशों को रेलवे द्वारा प्रमोटी अधिकारियों को लाभ देने के चक्कर में नहीं मानने का दोषी पाया है। ज्ञातव्य है कि इस मामले में सुप्रीम कोर्ट ने यह आदेश दिया था कि प्रतिवर्ष रिक्त पदों की गणना के उपरांत ही उनको भरा जाए। इस पर डीओपीटी ने भी दिशा-निर्देश जारी कर सभी केंद्रीय मंत्रालयों को भेज दिया था। फिर भी रेलवे बोर्ड ने इस नियम का पालन नहीं करते हुए अरबों रूप के रेलवे राजस्व को चूना लगाया है।

28. Deloitte recommends that the yearly intake should be linked to the net number of vacancies created each year due to retirements, attrition and other forms of separations. In the other words, the actual number of vacancies should be computed each year based on the number of Officers retiring or leaving the Organisation.

- डेलॉयट कमेटी ने इस अधिकारी पदोन्नति घोटाला प्रकरण को दुरुस्त करने के लिए अनेक सुझाव दिए हैं। जिसमें प्रमुख है कि 'अगले 10 वर्षों तक ग्रुप 'ए' के पदों में भारी कटौती की जाए, जिससे रेलवे केंद्र

अधिकारी पदोन्नति घोटाले के कारण

असमय हटाए जा सकते हैं सीआरबी

रेलवे बोर्ड में जारी पदोन्नति घोटाले पर सही और कारगर नियंत्रण नहीं कर पाने की वजह से सीआरबी उर्फ 'स्टोरकीपर' को पीएमओ किसी भी समय उनके पद से हटा सकता है। अर्थात् हजारों करोड़ रूप के अधिकारी पदोन्नति घोटाले का दीमक रेलवे के 'राज-सिंहासन' को भी निगल जाएगा। ऐसा कभी किसी ने भी नहीं सोचा होगा। पटना हाई कोर्ट ने भी अपने निर्णय में स्पष्ट कहा है कि सीआरबी को आधारभूत नियमों तक की जानकारी नहीं है, जिसको सीआरबी ने अपने स्पीकिंग आर्डर में विरोधाभासी नियमों को सही ठहराया था। इस संदर्भ में कई पूर्व एवं वर्तमान वरिष्ठ अधिकारियों सहित रेलवे के अन्य तमाम जानकारों का भी यही कहना है कि 'गैर-अनुभवी मुखिया द्वारा जब तमाम नियमों और परंपराओं को दरकिनार करके किसी मंत्रालय की संपूर्ण कार्य-प्रणाली से सर्वथा अनभिज्ञ किसी अधिकारी को उसके सर्वोच्च पद पर बैठा दिया जाता है, तब उस पूरे मंत्रालय के अधिकारियों और कर्मचारियों को उसकी अप्रशिक्षित कार्य-प्रणाली की वजह से नीचा देखना पड़ता है। पिछले तीन सालों से रेल मंत्रालय में भी यही हो रहा है।'

रेलमंत्री ने इरपोफ नेतृत्व को लगाई फटकार

हाल ही में इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) के शीर्ष नेतृत्व और रेलमंत्री की मुलाकात की फोटो सोशल मीडिया में वायरल हो रही थी। फोटो को देखने मात्र से ही यह स्पष्ट हो जाता है कि इरपोफ नेतृत्व दया की भीख मांग रहा है। खबर है कि पूरे पदोन्नति प्रकरण और अदालतों के आदेश के खिलाफ गुहार लगाने वाले इरपोफ नेतृत्व को रेलमंत्री ने आड़े हाथों लिया। बताते हैं कि रेलमंत्री ने उन्हें स्पष्ट कर दिया है कि 'वह किसी भी स्थिति में रेलवे की छवि को धूमिल नहीं होने देंगे, चाहे इसके लिए नियम बनाना पड़े या किसी को पद से हटाना पड़े। उन्होंने स्पष्ट कह दिया है कि हाई कोर्ट का आदेश उनके लिए सर्वोपरि है।' इरपोफ नेतृत्व रेलमंत्री से मुंह की खाकर अब रेलवे बोर्ड में मेंबरों के दरवाजे खटखटा रहा है। इरपोफ नेतृत्व को अब तक यह तो समझ ही जाना चाहिए कि पदोन्नति घोटाले के भूत से पूरा रेलवे महकमा डरा हुआ है। आगे कैसी स्थिति पैदा होने वाली है, इसका किसी को कोई अंदाजा नहीं है।

इरपोफ ने पूरे प्रमोटी कुनबे का भविष्य अंधकारमय किया

कहते हैं कि मनुष्य पद-पैसा, क्षणिक मान-सम्मान और जय-जयकार के लोभ में अपनी आने वाली पीढ़ी के सहज-जीवन को गर्त में डाल देता है। इसका ही सटीक उदाहरण तत्कालीन और **शेष पृष्ठ 5 पर...**

वैकेंसी एडजस्ट करने के बहाने दी जा रही आरक्षित वर्ग को पदोन्नतियां

अहमदाबाद : रेल प्रशासन में एक वर्ग विशेष के कुछ अधिकारियों द्वारा सामान्य वर्ग को दरकिनार करने और उनकी वैकेंसी की जगह आरक्षित वर्ग को पदोन्नति में आरक्षण देने का नया ट्रेंड निकाल लिया गया है। भविष्य में आरक्षित वर्ग की वैकेंसी में एडजस्ट करने के बहाने सामान्य वर्ग की वैकेंसी में आरक्षित वर्ग को पदोन्नतियां दी जा रही हैं और इस प्रकार सुप्रीम कोर्ट द्वारा पदोन्नति में आरक्षण के मामले में यथास्थिति बनाए रखने के लिए दिए गए आदेश और रेलवे बोर्ड द्वारा आरबीई 113/1997 एवं 117/2016 के जरिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों को भी दरकिनार किया जा रहा है। ऐसे में रेल प्रशासन द्वारा कैट, अहमदाबाद के आदेशानुसार पोस्ट बेस्ड रोस्टर तैयार किए बिना कर्मचारियों की सही स्थिति न होने के कारण सुप्रीम कोर्ट के आदेशों का उचित अनुपालन सुनिश्चित नहीं किया जा रहा है।

इस संबंध में समता आंदोलन समिति, पश्चिम प्रकोष्ठ के अध्यक्ष विकास कुमार श्रीवास्तव का कहना है कि वर्तमान में अहमदाबाद मंडल, पश्चिम रेलवे में यह जितनी भी पदोन्नति सूचियां निकाली गई हैं, वह सभी ट्रेड यूनियनों की मेहरबानी है। इससे हमारे द्वारा लड़े जाने वाले अदालत की अवमानना के मामले का प्रभाव कम करने का षड्यंत्र किया जा रहा है, जो साफ तौर पर ये प्रदर्शित करता है कि प्रशासन को सामान्य एवं अन्य पिछड़ा वर्ग से कोई लेना देना नहीं है। उनका कहना है कि हमारे न्यायोचित हितों पर ट्रेड यूनियनों का कुठाराघात है, जो हमारे प्रति इनका मोह भंग करने के लिए पर्याप्त है।

उन्होंने अपने सभी समतावादी मित्रों से अपील की है कि वे अपने निजी स्वार्थों को छोड़कर अपनी शक्ति का अहसास ट्रेड यूनियनों को करवाते हुए ट्रेड यूनियनों के अपने पदों से इस्तीफा दें। साथ ही उन्होंने सभी सामान्य/अन्य पिछड़ा वर्ग के कर्मचारियों से निवेदन भी किया है कि वे बी-2 फॉर्म भरकर अपने द्वारा यूनियनों को दिए गए चंदे को वापस लेने की शुरुआत करें, क्योंकि अपने ही भविष्य के खिलवाड़ हेतु हम अब इन ट्रेड यूनियनों को चंदा नहीं देंगे। उन्होंने सामान्य एवं अन्य पिछड़ा वर्ग के सभी कर्मचारियों से अपील की है कि वे इस बात को गंभीरता से लेते हुए इस लड़ाई को लड़ने में सहयोग करें। उन्होंने कहा कि समिति द्वारा सभी सामान्य/अन्य पिछड़ा वर्ग को बी-2 फॉर्म उपलब्ध कराए जाएंगे।

उन्होंने कहा कि अहमदाबाद मंडल में 19 जून 2017 को निकाली गई डिप्टी सीटीआई, पीबी-2, ग्रेड पे 4200 (लेवल-6) की इस लिस्ट में पुनः सुप्रीम कोर्ट के आदेश की अवमानना की गई है, जिसमें क्रम संख्या 28 के आगे के सभी कर्मचारी जूनियर होने के बावजूद उन्हें सीनियर से

- साजिशपूर्ण तरीके से रेलवे बोर्ड एवं सुप्रीम कोर्ट के आदेशों की की जा रही है अवहेलना
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए आदेशों को वर्ग विशेष के अधिकारी कर रहे हैं दरकिनार
- आरक्षित वर्ग को अनुचित लाभ देने हेतु रेल प्रशासन ने बनाया यूनियनों को अपना हस्तक
- प्रशासन के साथ साजिशपूर्ण सहयोग से नाराज कर्मियों ने यूनियनों से नाता तोड़ने का मन बनाया

पहले पदोन्नत किया गया है। इसे जुलाई माह की सुप्रीम कोर्ट की सुनवाई में अदालत के सामने अवमानना हेतु प्रस्तुत किया जाएगा। उन्होंने कहा कि ऐसी सभी पदोन्नति सूचियां वाणिज्य विभाग के एक चीफ ओएस के षड्यंत्र का दुष्परिणाम हैं। उनका कहना है कि अहमदाबाद मंडल के पोस्ट बेस्ड रोस्टर में कई विसंगतियां और कमियां हैं, जिसके कारण रिक्तियों की सही स्थिति केटगरी के अनुसार उपलब्ध नहीं है। इसके लिए समता आंदोलन समिति द्वारा एक पत्र मंडल कार्यालय को दिया गया है, जिसमें इन कमियों का उल्लेख भी है। संबंधित अधिकारियों से निवेदन है कि इसका संज्ञान लें।

उल्लेखनीय है कि 19 जून 2017 को अहमदाबाद मंडल, पश्चिम रेलवे द्वारा टिकट जांच कर्मचारियों के प्रमोशन की सूची प्रकाशित की गई है, जिसमें सुप्रीम कोर्ट के फैसले की अवमानना कर 17 मुख्य टिकट निरीक्षकों एवं 71 उप मुख्य टिकट निरीक्षकों को पदोन्नति दी गई है। इसमें नियमों को ताक पर रखा गया है और सुप्रीम कोर्ट के आदेशों की अनदेखी करते हुए उसकी अवमानना की गई है। इस संदर्भ में समता आंदोलन समिति, पश्चिम रेलवे प्रकोष्ठ के महासचिव गजेंद्र सोती ने 20 जून 2017 को महाप्रबंधक, पश्चिम रेलवे को एक पत्र लिखकर 36012/45/2005-स्थापना(आरक्षण)/2010 एवं 36028/17/2001-स्थापना(आरक्षण), दि.31.01.2005 का हवाला देते हुए कहा है कि कैट, अहमदाबाद के आदेशानुसार अहमदाबाद मंडल की स्थापना के बाद से मंडल के सभी विभागों की कैडर संख्या, कर्मचारियों की स्थिति, कैडर में कर्मचारियों की कमी या अधिकता, यदि कोई हो, तो उसके लिए दि. 01.04.2003 से हर विभाग का पोस्ट बेस्ड रोस्टर निम्नलिखित शर्तों के अनुसार तैयार किया जाना चाहिए।

1. रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या आरबीई 113/1997 में दिए गए दिशा-निर्देशों के दृढ़ता के साथ लागू किया जाए, अर्थात् सिर्फ उन्हीं एससी/एसटी कर्मचारियों को सामान्य वर्ग के कर्मचारियों के स्थान पर पदोन्नत किया



जा सकता है, जो कि सीधी भर्ती में मेरिट के आधार पर सामान्य वर्ग में चयनित हुए हों। परंतु रेलवे बोर्ड के इस पत्र की अनदेखी करते हुए पदोन्नति आदेश निकाले गए हैं, जिसके कारण पोस्ट बेस्ड रोस्टर पूरी तरह अनियमित एवं दोषपूर्ण है।

2. सभी पोस्ट बेस्ड रोस्टर को मुख्य कार्मिक अधिकारी, पश्चिम रेलवे द्वारा सत्यापित, अनुमोदित, प्रमाणित एवं संशोधित किया जाना चाहिए, परंतु जनसूचना अधिकार अधिनियम 2005 के अंतर्गत खुद विभाग द्वारा ही दी गई जानकारी के अनुसार ऐसा नहीं किया जा रहा है।

महाप्रबंधक, पश्चिम रेलवे को भेजे गए उपरोक्त पत्र में कहा गया है कि उपरोक्त दोनों तथ्यों के बाद समता आंदोलन समिति उनके संज्ञान में कुछ अन्य विशिष्ट तथ्य भी लाना चाहती है, जो कि निम्नवत हैं-

अ. पोस्ट बेस्ड रोस्टर के निर्धारण हेतु अब तक सिर्फ 36012/45/2005-स्थापना(आरक्षण)/2010 को ही अमल में लाया गया है, परंतु रेलवे बोर्ड के अति-महत्वपूर्ण ऑफिस मेमोरेण्डम संख्या 36028/17/2001-स्थापना(आरक्षण), दि. 31.01.2005, जिसमें यह स्पष्ट किया गया है कि नॉन-सेलेक्शन प्रक्रिया में स्वयं की वरीयता लागू नहीं होगी, का अनुपालन नहीं किया जा रहा है।

ब. एक अन्य महत्वपूर्ण तथ्य यह भी है कि पश्चिम रेलवे के अहमदाबाद मंडल, वडोदरा मंडल और राजकोट मंडल में 31.03.2003 के बाद से वाणिज्य विभाग में टिकट जांच कर्मचारियों का जहां कहीं भी अपप्रेडेशन हुआ है, वह नॉन-सेलेक्शन प्रक्रिया द्वारा किया गया है। जबकि इसके लिए ओएम सं. 36028/17/2001-स्थापना(आरक्षण), दि. 31.01.2005 में दिए गए दिशा-निर्देशों का अनुपालन किया जाना चाहिए था, जिसके अनुसार किसी भी आरक्षित कर्मचारी को अनारक्षित नहीं माना जा सकता है और किसी भी कैडर या पोस्ट में आरक्षित कर्मचारियों की संख्या निर्धारित प्रतिशत से

अधिक नहीं हो सकती है।

पत्र में कहा गया है कि जनसूचना अधिकार अधिनियम 2005 के अंतर्गत अहमदाबाद मंडल द्वारा दी गई जानकारी के आधार पर पता चला है कि अहमदाबाद मंडल में केवल सर्कुलर संख्या 36012/45/2005-स्थापना(आरक्षण)/2010 को ही अमल में लाया गया है, जिस पर समता आंदोलन समिति की अवमानना नोटिस के बाद अदालत द्वारा रोक लगा दी गई थी। इसी के बाद सुप्रीम कोर्ट द्वारा दि. 29.09.2016 को दी गई अंतरिम राहत के तहत रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या आरबीई 117/2016, दि. 30.09.2016 को जारी किया गया है।

पत्र में कहा गया है कि उपरोक्त तमाम तथ्यों को प्रशासन के संज्ञान में लाए जाने का समता आंदोलन समिति का औचित्य सिर्फ यह है कि समान परिस्थितियों वाले सभी कर्मचारियों के साथ समान व्यवहार किया जाए, ऐसा नहीं होना चाहिए कि सामान्य वर्ग के प्रत्येक कर्मचारी को अपना न्यायोचित हक पाने के लिए अदालत की शरण में जाने हेतु मजबूर किया जाए, परंतु उपरोक्त तमाम तथ्यों को देखने से यह स्पष्ट होता है कि एक वर्ग विशेष के कुछ कर्मचारियों एवं अधिकारियों द्वारा अपने वर्ग विशेष के कर्मचारियों/अधिकारियों को गलत तरीके से अनुचित लाभ पहुंचाने हेतु उपरोक्त सर्कुलर पर आधे-अधूरे रूप से अमल में किया जा रहा है। यह सामान्य एवं अन्य पिछड़ा वर्ग के कर्मचारियों के अधिकारों पर कुठाराघात किए जाने का साजिशपूर्ण षड्यंत्र है। इसके लिए दोषी कर्मचारियों एवं अधिकारियों के विरुद्ध कड़ी अनुशासनात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।

पत्र में महाप्रबंधक, पश्चिम रेलवे से यह भी अनुरोध किया गया है कि वे उपरोक्त तमाम तथ्यों को व्यक्तिगत रूप से अपने संज्ञान में लेकर और सामान्य एवं अन्य पिछड़ा वर्ग की मानसिक वेदनाओं को समझते हुए सभी विभागों के पोस्ट बेस्ड रोस्टर को संशोधित एवं प्रमाणिक करवाएं, ताकि बिना अदालत के अतिरिक्त हस्तक्षेप के ही सुप्रीम कोर्ट के आदेशों का सही तरीके से अनुपालन सुनिश्चित कराया जा सके। उक्त पत्र की प्रतियां सीपीओ/प.रे. सहित डीआरएम अहमदाबाद, वडोदरा, राजकोट, रतलाम, भावनगर एवं मुंबई सेंट्रल को भी भेजी गई हैं।

पश्चिम रेलवे, अहमदाबाद मंडल में उड़ती हैं बेखौफ नियमों की धज्जियां

कई कर्मचारियों का कहना है कि पश्चिम रेलवे, अहमदाबाद मंडल के कार्मिक विभाग में लंबे समय से एक ही जगह बैठा हुआ शेष पेज 6 पर...

लागू होगा पटना हाईकोर्ट का निर्णय...

पेज 4 का शेष... वर्तमान इरपोफ नेतृत्व है, जिसने क्षणिक लाभ अथवा पदोन्नति में असंवैधानिक तरीके से प्रमोटी बैच 2010-11 से 2014-15 अर्थात् 5 वर्षों के अधिकारियों को लाभ पहुंचाने के चक्र में भविष्य में आने वाले सभी प्रमोटी अधिकारियों की पदोन्नति का रास्ते को बंद कर दिया। इरपोफ नेतृत्व ऐसे अनेक ख्वाब दिखाकर विगत 10 वर्षों से अपनी पीठ थपथपा रहा है। यह खेल इरपोफ, आरबीएसएस और रेलवे बोर्ड (त्रिमूर्ति) के तत्कालीन अधिकारियों की मिलीभगत और सांठगांठ से होता रहा, जबकि इरपोफ नेतृत्व हमेशा प्रमोटी अधिकारियों के समक्ष वही सुहावनी तस्वीर पेश करता रहा, कि जिससे उसकी वाहवाही मिलती रहे। इस प्रकार का अनैतिक गठजोड़ करके पूरे प्रमोटी कुनबे को भारी नुकसान पहुंचाया गया है। जो इस प्रकार है-

1. रेलवे बोर्ड द्वारा अगस्त 2016 में 6 साल पर ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों को सीनियर स्केल में मिलने वाले प्रमोशन के नियम को समाप्त कर दिया गया और इरपोफ नेतृत्व असहाय देखता रहा।
2. डेलॉयट कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2005 में 32% सीनियर स्केल के पदों को समाप्त कर दिया गया

था और इरपोफ नेतृत्व रेलवे बोर्ड में सोफे पर आराम फरमाकर एयरकंडीशन का आनंद लेता रहा। सीनियर स्केल पदों के घटने से रेलवे के सभी विभागों में स्टेगनेशन हो गया है और प्रमोटी अधिकारियों का प्रमोशन लगभग रुक गया है।

37. The Cadre review proposes a principle of budget neutrality to prevent liberal creation of Posts. However, it does not mandate budget neutrality as a necessary condition especially if the organisation is growing in terms of its business activities, assets etc. While the Cadre review does not mandate budget neutrality, the last Cadre review of Indian Railways (in 2005) has maintained budget neutrality. This has led to increase in the Posts of JAG and above level by surrendering about 32% of the Posts of Senior Scale level. This concept of a Cadre review with budget neutrality as a pre-condition does not exist in other Central Government Group 'A' Services. A comparison of the manpower of Organise Service before and after Cadre review are as shown below:

3. वर्ष 2016-17 में कैडर रिस्ट्रक्चरिंग के दौरान लगभग 25% जेएजी के पदों को समाप्त कर दिया गया है और इरपोफ नेतृत्व भाषणबाजी तथा मंत्री के साथ फोटो खिंचवाने में मशगूल है। इसका सीधा-सीधा प्रतिकूल असर प्रमोटी अधिकारियों के प्रमोशन

पर पड़ने वाला है।

4. पटना हाई कोर्ट ने आर. के. कुशवाहा मामले में दूध का दूध और पानी का पानी अलग कर दिया है। ऐसे में इरपोफ नेतृत्व को सिर्फ पांच पैन्ल के प्रमोटी अधिकारियों की चिंता सता रही है तथा सुप्रीम कोर्ट से न्याय की झूठी दिलासा दिखाकर उनसे धन उगाही की जा रही है। जबकि अब तक की गई तमाम धन उगाही का कोई हिसाब-किताब नहीं है। इसके साथ ही रेलवे बोर्ड के मेंबर्स के साथ मुलाकात का प्रोपेगंडा करके डूबती हुए 'टाइटेनिक' की तरह प्रमोटी कुनबे के सामने मधुर संगीत का तड़का लगाया जा रहा है।

इरपोफ संगठन में पड़ने लगी है दरार

किंकर्तव्यविमूढ़ और दिशाहीन हो चुके इरपोफ नेतृत्व के खिलाफ धीरे-धीरे युवा प्रमोटी अधिकारी लामबंद होना शुरू हो गए हैं, जो रसातल में जा रहे प्रमोटी अधिकारियों के भविष्य को बचाने के लिए इरपोफ नेतृत्व में बहुत बड़े उलटफेर की मांग कर रहे हैं। इस पूरे मामले में विगत कुछ महीनों से 'रेलवे समाचार' के पास प्रमोटी अधिकारियों के लगातार फोन आ रहे हैं। जिसमें तमाम युवा प्रमोटी अधिकारी कुछ मुद्दों पर चर्चा करके एक सार्थक समाधान निकालने की बात कर रहे हैं, जो निम्न प्रकार से हैं...

1. इरपोफ को तत्काल भंग कर नई कार्यकारिणी का गठन हो, जिसमें कम से कम 75% प्रतिनिधित्व युवा जूनियर और सीनियर स्केल प्रमोटी अधिकारियों को दिया जाए, जिससे आने वाली प्रमोटी पीढ़ियों के बेहतर भविष्य के लिए काम किया जा सके।
2. पांचों इंजीनियरिंग विभागों में ग्रुप 'ए' के प्रमोटी कोटे में आने वाले कुल पदों में से कम से कम 50% पद बीई/बी-टेक की डिग्री प्राप्त प्रमोटी अधिकारियों के लिए सुरक्षित किए जाएं, जिससे पढ़े-लिखे और काबिल अधिकारियों के आगे आने से रेलवे की उत्पादकता में इजाफा होगा।

'रेलवे समाचार' द्वारा इस संपूर्ण 'अधिकारी पदोन्नति घोटाला' प्रकरण पर समयानुसार कई विस्तृत विश्लेषण प्रकाशित किए गए हैं। ये सभी विश्लेषण उपलब्ध तथ्यों और मौजूद दस्तावेजों के आधार पर प्रकाशित किए गए हैं। इस पूरे मामले पर 'रेलवे समाचार' ने अपनी स्वतंत्र और निष्पक्ष राय रखी है। एक जिम्मेदार अखबारनवीस और समाचार पत्र होने के नाते हमारी यह नैतिक जिम्मेदारी बनती है कि रेलवे के सभी वर्गों के कर्मचारियों एवं अधिकारियों को उनका कैडर और उसकी गणना का लेखा-जोखा बताया जाए, जिससे उनमें जागृति पैदा हो और वह किसी बहकावे का शिकार नहीं हों।

रेड्डी को AIRPFA का अध्यक्ष बनाए रखने का प्रस्ताव पारित...

पेज 1 का शेष... इस अवसर पर श्री रेड्डी का पूरा परिवार भी उपस्थित था. इसके अलावा श्री रेड्डी के बैच के तमाम रिटायर्ड एएससी, डीएससी आदि भी मौजूद थे. सभी रेलों के पदाधिकारियों सहित सभी उपस्थित गणमान्यों ने श्री रेड्डी को पुष्पगुच्छ देकर उनको स्वस्थ एवं दीर्घ जीवन की शुभकामनाएं दीं. इस अवसर पर श्री रेड्डी के पूर्व एवं वर्तमान सहयोगियों ने उनके बारे में अपने विचार और संस्मृतियाँ भी व्यक्त कीं और यह भी कहा कि वह उन्हें संगठन के अध्यक्ष पद पर आसीन रहते देखना चाहते हैं. उन्होंने कहा कि श्री रेड्डी ने अपने छोटे से कार्यकाल में संगठन को काफी मजबूत किया तथा उनके अध्यक्ष पद पर बने रहने से संगठन को और भी ज्यादा मजबूती मिलेगी.

इस अवसर पर एनआरएमयू के महामंत्री वेणु पी. नायर ने अपने संबोधन में आरपीएफ एसोसिएशन के साथ अपना गहरा रिश्ता होने की बात कहते हुए हर स्तर पर अपना सहयोग देने की बात कही. यात्री सुविधा समिति के सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी, मोहम्मद इरफान अहमद, तथा

जेडआरयूसीसी, परे. के सदस्य मुकुट बिहारी दवे एवं म.रे. की सदस्य कंचन खरे ने भी एसोसिएशन के साथ अपने जुड़ाव और सहयोग की बात कहते हुए प्रत्येक हर कदम पर साथ निभाने का वादा किया. बीजेपी अल्पसंख्यक मोर्चा एवं वक्फ बोर्ड तथा अन्य कई पार्टी पदों पर एकसाथ सक्रिय मोह. इरफान अहमद ने कहा कि वह

घटनाओं को जी-जान से रोकने का प्रयास करें.

आमंत्रित अतिथियों के संबोधन के बाद राष्ट्रीय कोषाध्यक्ष बी. एल. बिश्नोई ने सेवानिवृत्ति के पश्चात श्री रेड्डी को ही अध्यक्ष पद पर बनाए रखने का प्रस्ताव बैठक में उपस्थित राष्ट्रीय कार्यकारिणी के सदस्यों के समक्ष रखा. उनके इस प्रस्ताव



स्वयं को एसोसिएशन का एक सदस्य मानते हैं और इसके साथ कदम पर खड़े हैं. उन्होंने बिजनोर और दिल्ली-मथुरा के बीच हाल ही में चलती गाड़ियों में हुई दुःखद घटनाओं पर चिंता जाहिर करते हुए आरपीएफ कर्मियों का आह्वान किया कि वे भविष्य में ऐसी

को सदस्यों ने सर्वसम्मति और ध्वनिमत से पारित किया. इस अवसर पर दक्षिण पूर्व रेलवे के महामंत्री एवं राष्ट्रीय कार्यकारिणी के सदस्य प्रमोद कुमार सहित कई अन्य सदस्यों द्वारा रखे गए प्रस्तावों को भी सर्वसम्मति से पारित किया गया. सबसे



अच्छी बात यह थी कि इस मौके पर मुंबई मंडल, मध्य रेलवे के सभी आरपीएफ इंस्पेक्टरों ने सभागार में उपस्थित होकर एसोसिएशन के साथ अपनी एकजुटता दर्शाई. इस मौके पर राष्ट्रीय महामंत्री श्री झा ने विशेष रूप से उन्हें संबोधित करते हुए एसोसिएशन के साथ सभी आरपीएफ इंस्पेक्टरों को जुड़ने की आवश्यकता बताई. श्री झा ने एसोसिएशन द्वारा बल कर्मियों के लिए किए गए तमाम प्रयासों तथा उपलब्धियों पर भी प्रकाश डाला और प्रशासन की कुटिल चालों से भी उन्हें

अवगत कराया.

दूसरे दिन की कार्यवाही में हाल ही में दिवंगत ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, मध्य रेलवे के अध्यक्ष स्व. चंदन सिंह बिष्ट को मौन श्रद्धांजलि अर्पित की गई. राष्ट्रीय अध्यक्ष श्री रेड्डी और राष्ट्रीय महामंत्री श्री झा सहित सभी उपस्थित पदाधिकारियों ने स्व. बिष्ट के चित्र पर माल्यार्पण करके उनके प्रति अपनी संवेदनाएं प्रकट कीं. इसके बाद ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, मध्य रेलवे की वार्षिक सर्वसाधारण बैठक हुई. श्री बिष्ट के असमय देहावसान और श्री रेड्डी की सेवानिवृत्ति से मध्य रेलवे में क्रमशः अध्यक्ष एवं महामंत्री के दोनों पद रिक्त हो गए थे. अतः इस अवसर पर मध्य रेलवे की जोनल कार्यकारिणी का भी गठन किया गया. जोनल कार्यकारिणी में अध्यक्ष- अतुल दत्ता, इंस्पेक्टर, कार्याध्यक्ष- बी. एन. सिंह, उपाध्यक्ष- संजय गांगुर्डे, सुधीर शिंदे, महामंत्री- राजेश मिश्रा, संयुक्त महामंत्री- सीताराम पड़ोलिया, सहायक सचिव- एम. बी. घोलवे, बापू कायगुडे, संगठन मंत्री- संदीप ओम्बासे, कार्यालय सचिव- युवराज जाधव, कोषाध्यक्ष- मुनीश सिंह का सर्वसम्मति से चयन किया गया.



भक्तों पर असंतुष्ट रेलकर्मियों को अब उलाहना देने लगी यूनियन...

पेज 1 का शेष... नाराजगी दूर करने के बजाय अब यह श्रमिक संगठन उन्हें उलाहना देने पर उतर आए हैं.

रेलवे में कार्यरत कर्मचारियों को 'भक्तों' का दर्जा देते हुए वेस्टर्न रेलवे एम्प्लॉइज यूनियन (डब्ल्यूआरईयू) का कहना है कि सरकार की मजदूर विरोधी नीतियां अब रंग दिखाने लगी हैं. इसके लिए यूनियन ने अहमदाबाद मंडल का दृष्टांत दिया है, जहां प्रशासनिक सुधार के तहत सुपरवाइजर स्तर के सात कर्मचारियों को नियम संख्या 1802(ए), 1803(ए), 1804(ए), आर-2, 1987 के तहत उनकी पिछले पांच वर्षों की एसीआर खराब होने के आधार पर उन्हें रेलसेवा से हटाने यानि प्रोमोशन रिटायरमेंट की तैयारी चल रही है. इनमें एसएसई जयप्रकाश, एसएसई राजेश श्रीधर चौधरी, एसएसई पीतांबर जे. रामचंदानी और ईएलएफ रुपलाभाई पूंजाभाई हाथिला, ईएलएफ रामदास पारसराम गुलाब, ईएलएफ मोजीराम बाजीनाथ भदोरिया, ईएलएफ कमलेशकुमार बाबूलाल रामी शामिल हैं.

डब्ल्यूआरईयू का कहना है कि वेतन आयोग की निराशाजनक रिपोर्ट और खासतौर पर डेढ़ साल के भत्ते मारे जाने से रेल कर्मचारी बहुत निराश हैं. इन नाराज रेलकर्मियों का सीधा निशाना यूनियन कार्यकर्ता बन रहे हैं. यूनियन का कहना है

कि अब उपरोक्त प्रकार के मुद्दे पर कर्मचारी अकेला क्या करेगा? कोर्ट कचहरी करेगा या प्रशासन के हाथ-पांव जोड़ेगा अथवा रेलवे बोर्ड जाएगा या चुपचाप घर बैठकर यातना सहेगा? इसमें ज्यादातर संभावना आखिरी विकल्प की ही है, क्योंकि अकेला चना भाड़ नहीं फोड़ सकता. यूनियन ने वडोदरा के खंड अभियंता को नियम 14(2) के तहत नौकरी से निकाल दिए जाने के खिलाफ लड़कर उसे वापस नौकरी पर रखवाया था और अब इन सात कर्मचारियों के लिए भी यूनियन जोन से लेकर रेलवे बोर्ड तक और अगर जरूरत पड़ी तो कोर्ट में भी जाने की तैयारी दर्शाई है. डब्ल्यूआरईयू का कहना है कि इसके लिए कर्मचारियों को भी यूनियन के साथ आना पड़ेगा, क्योंकि उनका सहयोग ही यूनियन की शक्ति है. यूनियन ने कहा कि वेतन आयोग की निराशाजनक रिपोर्ट के कारण कर्मचारियों की हताशा स्वभाविक है, किंतु इसके कारण यूनियन के औचित्य और अस्तित्व पर ही सवाल खड़ा करना नादानी होगी. यूनियन का यह भी कहना है कि 'कुकुरमुत्ते की तरह उग आए किसी भी कैटेगरी आधारित संगठन के पास सरकार से चर्चा करने का अधिकार नहीं है. ये तथाकथित संगठन सोशल मीडिया पर राजनीति करने के अलावा उपरोक्त सात कर्मचारियों की अनिवार्य सेवानिवृत्ति के

खिलाफ कुछ नहीं कर सकते हैं. अतः किसी के भुलावे में आकर कर्मचारीगण यूनियन को कमजोर न करें, क्योंकि यूनियन हर सुख-दुःख में उनकी सहभागी है. चिंतन करें, वक्त बदलते देर नहीं लगती.'

कई रेलकर्मियों ने 'रेलवे समाचार' से बात करते हुए कहा कि 'यूनियन की उपरोक्त भाषा से उसकी निराशा को झलक मिलती है. उसे मान्यताप्राप्त है और इसीलिए उसके पास सरकार से चर्चा करने की अर्थारि भी है. इसी मुगालते में उसने कैटेगरी आधारित संगठनों को 'कुकुरमुत्ते' का दर्जा देते हुए अपनी हेकड़ी दर्शाई है, जो कि उचित नहीं है.' उनका यह भी कहना है कि 'अब जब पिछले करीब तीन साल से सरकार पर दबाव बनाने में यूनियन अपनी रणनीति और नियोजन में विफल हुई हैं, और अब भक्तों पर ही उन्हें विफलता ही हासिल हुई है, जिससे उन पर कर्मचारियों का गुस्सा और ज्यादा बढ़ा है, तो वह संयत व्यवहार का प्रदर्शन करने के बजाय असंयत होकर कर्मचारियों पर ही अपनी विफलता की तोहमत लगाने लगी हैं. इसके लिए अब उन्होंने कर्मचारियों को उनकी खराब परफॉर्मंस से बचाने की अपनी हैसियत याद दिलाई है. इसका मतलब क्या यह निकाला जाना चाहिए कि यूनियन ने निकम्मे कर्मचारियों की तारणहार है?'

वैकेंसी एडजस्ट करने के बहाने आरक्षित...

पेज 5 का शेष... ओएस/कामर्शियल सामान्य वर्ग के कर्मचारियों के प्रति पूरी तरह पूर्वाग्रह से ग्रसित है. उन्होंने बताया कि आईआई/वी पद के लिए प्रकाशित विज्ञापित के अनुसार अहमदाबाद मंडल से एक भी आवेदन पत्र मुख्यालय को अग्रेषित नहीं किया गया. यह विज्ञापित गत वर्ष दि. 08.03.2016 को निकाली गई थी तथा इसकी अंतिम तिथि 25.04.2016 थी. परंतु कार्मिक विभाग द्वारा अन्वेषण निरीक्षक पद के लिए अहमदाबाद मंडल से एक भी कर्मचारी का प्रार्थना पत्र अग्रेषित नहीं किया गया. इस तरह से संबंधित रेलकर्मियों के भारतीय संविधान प्रदत्त मूल अधिकारों का हनन हुआ है. इसमें चीफ ओएस/कामर्शियल ने साजिशपूर्ण तरीके से अपना कुत्सित दिमाग लगाकर सभी संबंधित रेलकर्मियों का एक अवसर छीन लिया है.

महाप्रबंधक को गुमराह कर रहा अहमदाबाद मंडल का कार्मिक विभाग

कर्मचारियों का कहना है कि महाप्रबंधक, पश्चिम रेलवे को एक आवेदन किया गया था कि अहमदाबाद मंडल के टिकट जांच कर्मचारियों की वरीयता में दि. 01.04.2003 से पोस्ट बेस्ट रोस्टर बनाकर उनकी वरीयता सूची में सुधार किया जाए. परंतु आवेदक एवं महाप्रबंधक को अहमदाबाद मंडल के कार्मिक विभाग ने जबाब दिया कि वर्ष 2013 से कोई अनियमितताएं नहीं हुई हैं. यहां विडंबना यह है कि जनसूचना अधिकार अधिनियम 2005 के अंतर्गत जानकारी वर्ष 2003 से मांगी गई थी, मगर उसके जबाब में यह जानकारी मंडल के कार्मिक विभाग द्वारा वर्ष 2013 से दी गई है.

अहमदाबाद मंडल के कार्मिक विभाग की कार्य-कुशलता का अंदाजा इस बात से लगाया जा सकता है कि शिकायत वर्ष 2003 से और उसका समाधान 2013 से बताया गया है. इसका मतलब यह है कि जोनल मुख्यालय पर अहमदाबाद मंडल के कुछ मूढ़ प्रवृत्ति के अधिकारियों या कर्मचारियों का दबाव है अथवा ऐसा कोई वरदहस्त काम कर रहा है. वरना इस प्रकार के दिग्भ्रमित करने वाले आंकड़े देने वाले मंडल कार्मिक विभाग के संबंधित अधिकारियों और कर्मचारियों के विरुद्ध मुख्यालय को गुमराह करने के लिए विभागीय जांच हो सकती है. प्रशासन को गुमराह करने के अपराध में बड़ी शास्ति (मेजर पेनाल्टी) बनती है, परंतु महाप्रबंधक/प.रे. द्वारा इस मामले में मंडल के संबंधित कार्मिक अधिकारियों एवं कर्मचारियों के विरुद्ध अब तक ऐसी कोई कार्रवाई नहीं की गई है.

अधिकारियों को समय से पहले हटाने का बताना होगा उचित कारण

गोरखपुर ब्यूरो : मुख्य परिचालन प्रबंधक सह मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा 14 जून 2017 को वाणिज्य एवं परिचालन विभाग के 11 अधिकारियों को उनका न्यूनतम कार्यकाल पूरा हुए बिना ही अनावश्यक रूप से हटाए जाने पर 'रेलवे समाचार' द्वारा 15 जून 2017 को 'पूर्वोत्तर रेलवे : ताश के पत्तों की तरह फेंटे गए ट्रेफिक/कमर्शियल अधिकारी' शीर्षक से प्रकाशित खबर का महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे एस. पी. त्रिवेदी द्वारा सम-सामयिक और उचित संज्ञान लिया गया है। इस संबंध में महाप्रबंधक एस. पी. त्रिवेदी ने सभी विभाग प्रमुखों सहित सभी विभागीय प्लेसमेंट कमेटियों को एक कड़ा गोपनीय पत्र जारी करके कड़े निर्देश दिए हैं। जो कि इस प्रकार हैं-

Sub. : Proceedings of Placement Committees

Cases coming to me for transfer and posting of officers are seen to be dealt rather casually. Even the basic information i.e. whether the officer proposed to be transferred has completed minimum two years on his current post is not mentioned.

Placement Committees should undertake their job more seriously, particularly to the fact that an officer proposed to be transferred is not subjected to repeated shifting in a short time.

To ensure this, the Committee must

- 'रेलवे समाचार' की खबर का जीएम/पूर्वोत्तर रेलवे ने लिया संज्ञान, जारी किए कड़े निर्देश
- प्रत्येक कार्यकारी अधिकारी को अपनी सीमा और दायित्व का बोध होना आवश्यक है

take in to account the time spent by the officer on his last post, specifically mentioning whether it is less than two years or so. All the cases where the period is less than two years must be put up to GM for his approval specifically mentioning this fact and the justification to shift him within two years.

महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे श्री त्रिवेदी के इस पत्र से स्पष्ट है कि 14 जून को ट्रांसफर किए गए 11 अधिकारियों के मामले में विभाग प्रमुख, जो कि दोनों विभागों में एक ही हैं, सहित विभागीय प्लेसमेंट कमिटी द्वारा महाप्रबंधक को अंधेरे में रखा गया और अपनी मनमानी की गई। उल्लेखनीय है कि महाप्रबंधक द्वारा जो निर्देश उक्त पत्र में दिए गए हैं, वह सब प्लेसमेंट कमेटियों के एजेंडा में पहले से ही शामिल हैं। तथापि विभाग प्रमुखों द्वारा प्लेसमेंट कमेटियों से अपनी मनमर्जी के मुताबिक अधिकारियों के



श्री एस. पी. त्रिवेदी,
महाप्रबंधक/पूर्वोत्तर रेलवे

ट्रांसफर की सिफारिशें कराई जाती रही हैं और इस प्रकार उनका उत्पीड़न किया जाता रहा है। परंतु अब उक्त पत्र के परिप्रेक्ष्य में विभागीय प्लेसमेंट कमेटियों को किसी अधिकारी को दो साल से पहले उसके ट्रांसफर पर उचित औचित्य और कारण बताते हुए उसकी पूर्व संस्तुति महाप्रबंधक से लेनी होगी, यह सुनिश्चित किया गया है। जानकारों का कहना है कि यह स्थिति सिर्फ पूर्वोत्तर रेलवे तक ही सीमित नहीं होनी चाहिए, बल्कि सभी जोनल रेलों में लागू होनी चाहिए, जिससे दो साल के न्यूनतम कार्यकाल के बिना किसी अधिकारी को उसके पद से हटाकर उसका उत्पीड़न नहीं किया जा सके।

प्राप्त जानकारी के अनुसार असमय ट्रांसफर किए गए उक्त 11 अधिकारियों में से एक धीरेंद्र कुमार के पक्ष में भारतीय रेल दलित मजदूर एसोसिएशन ने 21 जून को राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री और रेलमंत्री तथा अन्य सभी संबंधितों को एक पत्र भेजकर 4 से 7 जुलाई को वाराणसी मंडल सहित समस्त पूर्वोत्तर रेलवे में रोड शो, धरना-प्रदर्शन और सामूहिक उपवास करके सीओएम/सीसीएम रवि वल्लूरी की मनमानी का विरोध करने की तैयारी की है। इसके अलावा पता चला है कि धीरेंद्र कुमार की पत्नी ने भी सभी संबंधित प्राधिकारियों को एक पत्र भेजकर उनके पति का अकारण उत्पीड़न किए जाने की बात कही है। इसके साथ ही धीरेंद्र कुमार ने भी कैट में अपने अकारण और असमय ट्रांसफर के खिलाफ एक याचिका दायर की है। ज्ञातव्य है कि सीनियर डीसीएम, वाराणसी मंडल के पद से धीरेंद्र कुमार को तीन महीने से भी कम समय में हटा दिया गया है, जबकि चार साल में उनके छह तबादले किए जा चुके हैं। 'रेलवे समाचार' का मानना है कि पूर्वोत्तर रेलवे में सीसीएम का अतिरिक्त कार्यभार देख रहे सीओएम रवि वल्लूरी को नैतिक रूप से भी उक्त ट्रांसफर नहीं करने चाहिए थे। इसके अलावा यदि उन्होंने ऐसी मंशा जाहिर की थी, तो भी विभागीय प्लेसमेंट कमिटी को

उनकी मंशा मानने से स्पष्ट इंकार करना चाहिए था और उन्हें यह बताया जाना चाहिए था कि निकट भविष्य में जब नए सीसीएम की पोस्टिंग होगी, तब वह अपने हिसाब से अधिकारियों को नियोजित करेंगे, कार्यकारी सीसीएम होने के नाते और नैतिक तौर पर भी उन्हें किसी अधिकारी को फिलहाल शिफ्ट करने की जरूरत नहीं है।

यही बात महाप्रबंधक पर भी लागू होती है, क्योंकि वह भी पूर्वोत्तर रेलवे का अतिरिक्त पदभार देख रहे हैं, उन्हें भी प्लेसमेंट कमिटी की संस्तुतियों को यह कहते हुए वापस कर देना चाहिए था कि जब स्थाई महाप्रबंधक की नियुक्ति होगी, तब वह अपने मुताबिक अधिकारियों का प्लेसमेंट करेंगे, क्योंकि उनसे उचित आउटपुट लेने की जिम्मेदारी उन्हीं की है। यहां यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि जब किसी भी कार्यकारी को कोई नीतिगत निर्णय लेने का नैतिक अधिकार नहीं होता है, तब उसी नैतिकता में मातहत अधिकारियों और कर्मचारियों की ट्रांसफर/पोस्टिंग भी समाहित होती है। कार्यकारी का मतलब सिर्फ व्यवस्था बनाए रखना और दैनंदिन कामकाज को निपटाना होता है, न कि कोई उलटफेर करना। ऐसे में प्रत्येक कार्यकारी को अपनी सीमा और दायित्व का बोध होना आवश्यक है।

सीएमडी की एक्सटेंशन की संभावना से असंतुष्ट हैं रेलटेल के अधिकारी...

पेज 1 का शेष... अत्यंत विचलित नजर आ रहे हैं। उनका मानना है कि श्री बहुगुणा के नेतृत्व में रेलटेल में भारी भ्रष्टाचार, भेदभाव और पक्षपात हुआ है, यदि उन्हें सेवा-विस्तार दिया जाता है, तो इन सब में और ज्यादा वृद्धि होगी।

कई अधिकारियों ने अपना नाम उजागर न करने की शर्त पर बताया कि हाल ही में शिलांग, मेघालय में सीबीआई ने रेलटेल के सीनियर मैनेजर सहित चार अन्य के खिलाफ 62 करोड़ रुपए से ज्यादा के भ्रष्टाचार अथवा फंड की अफरा-तफरी किए जाने का मामला भ्रष्टाचार निरोधक कानून के तहत दर्ज किया है, मगर उक्त मामले में सीएमडी का नाम नहीं डाला गया, जबकि उन्हीं के नेतृत्व में यह घोटाला हुआ है, ऐसे में उन्हें इससे मुक्त कैसे किया जा सकता है? विशेष जज, सीबीआई, शिलांग के समक्ष प्रस्तुत मामले की एफआईआर (केस नं. आरसीएसएचजी2016ए0007, दि. 30.11.2016) की 34 पेज की प्रति 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित है।

'रेलटेल कॉर्पोरेशन' भारतीय रेल का एक सार्वजनिक उपक्रम है। यह उपक्रम रेल मंत्रालय के अंतर्गत कार्य करता है। इसके संबंध में रेलटेल के ही कुछ अधिकारियों और कर्मचारियों ने 'रेलवे समाचार' के माध्यम से प्रधानमंत्री, भारत सरकार नरेंद्र मोदी और रेलमंत्री सुरेश प्रभु से कुछ सवाल पूछकर उनका ध्यान रेलटेल के सीएमडी आर. के. बहुगुणा के भ्रष्टाचार की तरफ आकर्षित किया है। उन्होंने श्री बहुगुणा की भ्रष्ट कार्य-प्रणाली, भेदभाव, पक्षपात तथा कार्यालयीन कोताही और नियमों को ताक पर रखकर इस पीएसयु का कामकाज चलाने की उनकी प्रवृत्ति पर सवाल खड़े किए हैं। यह सब उन्होंने ईमेल के जरिए

'रेलवे समाचार' को भेजा है। इसके लिए उन्होंने निम्नलिखित तीन पत्रों का हवाला भी दिया है-

1. संदर्भ- रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2016/वीसी/आरटेल/1-सीए-3, दि. 31.01.2017.
2. संदर्भ- रेलटेल/विजिलेंस पत्र सं. डी/वीआई/सीए-3/1/8/16, दि. 03.02.2017.
3. संदर्भ- निदेशक/विजिलेंस रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2016/वीसी/आरटेल/1-सीए-3, दि. 07.02.2017.

उन्होंने लिखा है कि आर. के. बहुगुणा, सीएमडी/रेलटेल, पर भ्रष्टाचार के कई गंभीर आरोप हैं और उनके विरुद्ध कई जांच एजेंसियों द्वारा जांच भी की जा रही है। उनका कहना है कि 'भ्रष्टाचार में गहराई तक लिप्त होने और सॉफ्ट फर्निशिंग (वाउचर नं. 2802, दिनांक 28.02.2013, कुल राशि 43,000 रुपए) का एक मामला साबित होने के बावजूद ऐसा कौन सा विशेष कारण है कि आर. के. बहुगुणा को सीएमडी/रेलटेल के पद पर एक्सटेंशन दिया जा रहा है? क्या रेल मंत्रालय में काबिल एवं कार्यक्षम अधिकारियों की कमी हो गई है, जिसके कारण इस एक और कदाचारी को रेल मंत्रालय द्वारा एक्सटेंशन दिया जा रहा है?'

उन्होंने कहना है कि रेल मंत्रालय का यह कदम क्या प्रधानमंत्री के भ्रष्टाचार मुक्त भारत की छवि के विपरीत नहीं है? पत्र में लिखा गया है कि वे रेल मंत्रालय सहित पीएमओ, एसीसी, डीओपीटी और सीवीसी का ध्यान निम्नलिखित कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों की ओर आकर्षित कराना चाहते हैं-

1. बिना लिखित परीक्षा के सीएमडी/रेलटेल आर. के. बहुगुणा ने काफी लोगों को



'वरिष्ठ प्रबंधक, फाइनेंस' के पद पर नियुक्ति किया है। इसके अलावा अपने चहेतों और चापलूसों को मलाईदार पदों पर नियुक्त करके उनके जरिए सार्वजनिक राजस्व को करोड़ों रुपए का चूना लगाया है।

2. इसके साथ ही उन्होंने प्रोबेशन में होने के बावजूद इन सभी अधिकारियों को प्रमोशन दिया। ऐसा किया जाना भारत सरकार अथवा डीओपीटी के किसी नियम के अंतर्गत नहीं आता है। ऐसे में श्री बहुगुणा द्वारा ऐसा किया जाना क्या भारत सरकार, डीओपीटी और रेल मंत्रालय के नियम-कानून और दिशा-निर्देशों का खुला उल्लंघन नहीं है?
3. देश के सुदूर पूर्वोत्तर क्षेत्र के गुवाहाटी, असम, मेघालय, त्रिपुरा, नागालैंड, मणिपुर, अरुणाचल, सिक्किम आदि प्रदेशों में यूएसओएफ, एनओएफएन, वाई-फाई, ओएफसी केबल बिछाने में ठेकेदारों को कार्य पूरा न होने के बावजूद करोड़ों रुपए का एडवांस पेमेंट किया गया। इस तरह ठेकेदारों के साथ

कमीशनखोरी करके भारत सरकार और सरकारी राजस्व को करोड़ों रुपए का नुकसान पहुंचाया गया है।

4. ठेकेदारों को टीडीएस का भुगतान भी रेलटेल के कार्यालय से किया गया है, जो कि सिर्फ कॉन्ट्रैक्टर्स द्वारा भारत सरकार को किया जाता है। मगर सीएमडी/रेलटेल आर. के. बहुगुणा को चूंकि इन कॉन्ट्रैक्टर्स से सभी प्रकार की सुख-सुविधाओं सहित करोड़ों रुपए का कमीशन प्राप्त होता है, इसलिए ऐसा किया गया, जो कि स्थापित नियमों का उल्लंघन और खुली मनमानी है।
5. रेलटेल में 'ईआरपी सॉफ्टवेयर' को लागू करवाने में लाखों रुपए का गबन सीएमडी आर. के. बहुगुणा द्वारा किया गया है? जबकि काफी हद तक अनुपयोगी इस सॉफ्टवेयर को खरीदे जाने की कोई खास जरूरत नहीं थी।

रेलटेल के लगभग सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने उपरोक्त सभी तथ्यों के माध्यम से प्रधानमंत्री, पीएमओ, रेलमंत्री और सीवीसी से अनुरोध किया है कि आर. के. बहुगुणा से संबंधित इन तमाम तथ्यों की गहराई से जांच की जाए। उनका यह भी कहना है कि यह जांच तभी निष्पक्ष हो सकती है, जब श्री बहुगुणा को एक्सटेंशन न देकर उन्हें रेलटेल से अलग किया जाए।

उन्होंने लिखा है कि रेलटेल कॉर्पोरेशन पर सीबीआई की एफआईआर रजिस्टर होने और उसकी जांच जारी होने पर भी सीएमडी/रेलटेल राजेंद्र कुमार बहुगुणा की कोई जिम्मेदारी तय नहीं की गई है, इसके लिए कौन जिम्मेदार है? इसका क्या कारण है कि सीएमडी/रेलटेल अभी-भी अपने पद पर बने हुए हैं? रेलटेल के प्रमुख कार्यकारी होने के कारण यह जिम्मेदारी सीएमडी की भी बनती है। अतः सीबीआई की उक्त एफआईआर में सीएमडी/रेलटेल राजेंद्र कुमार बहुगुणा का

नाम भी जोड़ा जाना चाहिए।

सीएमडी/रेलटेल राजेंद्र कुमार बहुगुणा के सेवा-विस्तार के संबंध में सर्वप्रथम उनसे ही इसकी पुष्टि करने हेतु 'रेलवे समाचार' ने उन्हें उनके मोबाइल पर कॉल किया, मगर किन्हीं कारणों से उन्होंने मोबाइल पर रिसपोंड नहीं किया। तत्पश्चात 'रेलवे समाचार' ने रेलटेल की प्रवक्ता सुश्री सुचित्रा प्रधान से संपर्क करके जब उनसे इस बारे में पूछा, तो उनका कहना था कि फिलहाल तो सीएमडी के पास उनका असली कार्यकाल ही काफी बाकी है। तथापि उनको सेवा-विस्तार दिए जाने की फिलहाल उन्हें कोई जानकारी नहीं है। इसके बाद जब उनसे यह पूछा गया कि 30 नवंबर 2016 को शिलांग, मेघालय में सीबीआई ने रेलटेल के कुछ अधिकारियों के विरुद्ध जो एफआईआर दर्ज की है, क्या उसके बारे में उन्हें कोई जानकारी है? इस पर सुश्री प्रधान का कहना था कि उन्हें इसकी कोई जानकारी नहीं है।

ऐसा लगता है कि वर्तमान केंद्र सरकार का अपने अधिकारियों पर कोई ऐतबार नहीं है। यही वजह है कि केंद्र सरकार ने अब तक करीब 8-10 वरिष्ठ नौकरशाहों को उनके रिटायरमेंट के बाद उन्हें सेवा-विस्तार अथवा पुनर्नियुक्ति दी है। इनमें वर्तमान सीआरबी और एसीसी प्रमुख भी शामिल हैं, जिन्हें सिर्फ उनकी चापलूसी की बदौलत ही पुनर्नियुक्ति दी गई है, क्योंकि उनमें अपनी कोई व्यक्तिगत काबिलियत कभी नहीं थी। इसके परिणाम सबके सामने हैं। अब यदि यह सिलसिला सार्वजनिक उपक्रमों तक भी विस्तारित होता है, तो उन सभी वरिष्ठ सरकारी अधिकारियों का असंतोष सरकार के विरुद्ध खुलकर बाहर आ जाएगा, जिनकी प्रगति अथवा पदोन्नतियां इन अकर्मण्य, अक्षम और चापलूस नौकरशाहों की वजह से प्रभावित हुई हैं, या हो रही हैं, अथवा होने वाली हैं।

'स्पेड' के मामलों को समाप्त करने के प्रति गम्भीर नहीं है रेल प्रशासन

मुंबई: आजकल मुंबई मंडल, मध्य रेलवे में लोकल ट्रेनों के मोटरमैनों और मेल-एक्स. ड्राइवर्स (लोको पाइलट्स) के लिए 'स्पेड मिशन-जीरो' की काउंसिलिंग चल रही है. अतः रेल प्रशासन द्वारा सभी लोकल ट्रेन ड्राइवर्स को इस 'सिग्नल पासिंग ऐट डेंजर' (स्पेड) के 'जीरो' लक्ष्य को पाने के लिए प्रयास करने के सख्त निर्देश दिए गए हैं. परंतु मोटरमैनों एवं ट्रेन ड्राइवर्स के लिए निम्न परिस्थितियां इसमें बाधक बन रही हैं, जिस पर रेल प्रशासन को गम्भीरता से विचार करना चाहिए.

यदि कोई रनिंग स्टाफ कॉल लगने पर अपने आपको अंडर रेस्ट बताता है, या कुछ अस्वस्थ महसूस करता है, वह भी तब जबकि उसके आगे वाला क्रू रेस्ट अप है, तो उसके शरीर की मांग और जरूरत के मुताबिक 2-3 घंटे का अतिरिक्त रेस्ट न देकर बुक ऑफ के नाम पर पूरे दिन उसको संबंधित अधिकारी के चेम्बर के बाहर की गैलरी के चक्कर कटवाकर उसे परेशान किया जाता है, ताकि दुबारा कोई अन्य रनिंग स्टाफ अंडर रेस्ट अथवा अस्वस्थ होने पर भी मना न कर सके. लेकिन उनके लिंक बनाने वाले ऐसे लोग हैं, जिन्होंने कभी लाइन पर काम ही नहीं किया है. इसके लिए रनिंग स्टाफ की मांग है कि 30+16 के पीआर डाले जाएं, जो कि कानून सही है.

ज के समय में एकल परिवार की व्यवस्था में क्रू को मुख्यालय से बाहर लगातार 72 घंटों तक उसके परिवार से दूर रखना, उसकी पारिवारिक जिम्मेदारियों की वजह से उसको तनावपूर्ण बनाए रखना, जबकि रेलवे बोर्ड ने 36 घंटे मुख्यालय वापसी के लिए मोनिटरिंग करने का आदेश दिया हुआ है. परन्तु इसको अमल में नहीं लाया जा रहा है. यह वजह रनिंग स्टाफ के लिए तनाव का सबसे बड़ा कारण है.

रनिंग स्टाफ की वैकेंसी को भरा न जाना, और लीव/ट्रेनिंग रिजर्व के 30% अतिरिक्त कोटे के नियम को तो भुला ही दिया गया है, जिसकी वजह से रनिंग स्टाफ को समय पर रेस्ट/छुट्टी नहीं मिल पाती है और परिवार या समाज का काम उसी मुख्यालय रेस्ट में शॉर्टकट तरीके से उन्हें पूरा करना पड़ता है. वह ऐसा करते भी हैं, क्योंकि सामाजिक प्राणी हैं. इन परिस्थितियों में उन्हें अंडर रेस्ट काम करना पड़ता है. लेकिन प्रशासन के रिकार्ड में रेस्ट अप हैं, तभी तो कभी-कभी स्पेड की समीक्षा आती है कि मुख्यालय से ऑन ड्यूटी के तीन घंटे बाद ही स्पेड हो गया. यह इसी तरह के तनाव के पैदा होने का कारण बनते हैं, जो रिकार्ड में नहीं लिए जाते हैं.

गाड़ी को लोको पायलट कंट्रोल करता है, लेकिन आज के समय उन्हें प्रशासन द्वारा एसी चेम्बर में बैठकर रेगुलेट किया जा रहा है. यदि हम कोई रोड व्हीकल चला रहे हैं और चौराहे पर लाल सिग्नल दिखाई देता है, तो गाड़ी रोकने के लिए हमारा माइंड कमांड देता है, हमारे हाथ-पैर अपने आप ऐक्शन में आकर गाड़ी सही जगह

- 'स्पेड मिशन-जीरो' की काउंसिलिंग के बावजूद तथा रुक जाण्डे स्पेड के मामले?
- पर्याप्त स्टाफ की कमी के चलते 20-20 घंटे लगातार ड्यूटी कर रहा रनिंग स्टाफ
- अंडर रेस्ट या अस्वस्थ होने पर भी स्टाफ को नहीं दिया जा रहा है अतिरिक्त रेस्ट
- ड्राइव करते लोको पाइलट के दिमाग को 'कंट्रोल' करते हैं एसी चेम्बर में बैठे अधिकारी

रोक लेते हैं. वहां क्या हम चौराहे की दूरी नापकर ब्रेक लगाते हैं, या स्पीडोमीटर में स्पीड देखकर? फिर हर व्हीकल का अपना-अपना अलग-अलग बिहेवियर होता है, चाहे वह रोड व्हीकल हो, या रेल. उसकी कंट्रोलिंग हम व्हीकल के बिहेवियर के अनुसार अलग-अलग तरीके से करते हैं. ऐसे में रनिंग स्टाफ को उसके विवेक और दिमाग का इस्तेमाल करने देने के बजाय उसको एसी चेम्बर में बैठकर प्रशासन द्वारा नियंत्रित करने का क्या औचित्य है?

मालगाड़ी को 8-9 घंटे की ड्यूटी हो जाने के बावजूद भी थू किया जाता है. यह भी तनाव का एक सबसे बड़ा कारण है और रनिंग स्टाफ के लिए एक बड़ी परेशानी तथा अनरेस्ट को जन्म देता है.

एनआरटी होने की स्थिति में समय पर स्पेयर के लिए गाड़ी न देना, जिसकी वजह से 20-20 घंटे लगातार ड्यूटी का होना भी रनिंग स्टाफ के लिए एक बड़ी समस्या है. इसके बाद रनिंग रूम से 6+2 में कॉल लगा देना, जिसमें लोको पायलट को फ्रेश होने, खाने आदि की व्यवस्था को लेकर शरीर के आराम के लिए 3से 4 घंटे मिले, जबकि उसने ड्यूटी 20 घंटे की. इन तमाम परिस्थितियों में रनिंग स्टाफ से रोबोट की तरह काम नहीं लिया जा रहा है, जो कि स्पेड का कारण बन रहा है. रेल प्रशासन को इस पर अविचल विचार करना चाहिए.

वर्तमान में सीएलआई के पदों पर कुछ इस तरह के लोग सेलेक्ट हो रहे हैं, जिन्होंने सहायक चालक (एएलपी) से लेकर लोको पाइलट (एएपी) होने तक सुपरवाइजर्स या अधिकारियों के आसपास चक्कर लगाकर (गणेश परिक्रमा करके) अपनी नौकरी की है और एक्सिलेंट सीआर लेकर चीफ लोको इन्स्पेक्टर (सीएलआई) बन गए हैं, ज्यादातर यही लोग रनिंग स्टाफ और अधिकारियों के सलाहकार भी बने हुए हैं. ऐसे लोग सिर्फ किसी तरह अपनी नौकरी चला रहे हैं. ऐसे में ये लोग रेलवे का और रनिंग स्टाफ का भला कैसे कर सकते हैं? और उन्हें लोको हंडलिंग का तजुर्बा कैसे दे

सकते हैं, जिनके प्रमोशन इफेक्ट कराने में डबल ड्राइवर लगाए गए, क्योंकि एमपी पकड़ने में उनकी सांस फूल रही थी. दूसरी तरफ ऐसे बहुत से अच्छे सुपरवाइजर भी हैं, जिनके पास काबिलियत और प्रेक्टिकल अनुभव दोनों हैं, मगर उनके नेचर में चापलूसी नहीं है, और हो भी नहीं सकती, इसलिए वह रनिंग स्टाफ के अधिकारियों के सलाहकार नहीं हो सकते, जिससे अच्छी प्लानिंग के माहौल से रेलवे और कर्मचारियों को लाभ पहुंच सके.

यह तथाकथित उच्च कोटि के सलाहकार लोग इंजनों के लुकआउट ग्लास तो ढंग से साफ करवा नहीं सकते हैं, जिस पर हजारों यात्रियों की सुरक्षा निर्भर होती है. तथापि, अपनी चापलूसी की बदौलत मलाई खा रहे हैं.

प्रशासन सभी कार्य-स्थलों पर पीने का शुद्ध पानी तक तो उपलब्ध नहीं करवा पा रहा है, सही रेस्ट नहीं दिया जा रहा है, जबकि लोको कैब में कैमरा लगाने की तैयारी कर रहा है. इसके बजाय चालकों के बैठने की सीट को आरामदायक और सुविधाजनक बना दिया जाए, जिससे वे अपने काम को और बेहतर ढंग से अंजाम दे सकें तथा ज्यादा अच्छी तरह से ध्यान लगाकर काम कर सकें. रनिंग स्टाफ की एक व्यथा और है, वह यह कि उन्हें ज्यादा टेंशन देने का नाम दिया गया है 'स्पेड मिशन-जीरो' जबकि प्रशासन के कारनामे देख ठाकर हंसने का मन करता है! जैसे-

ईको फ्रेंडली कैब के नाम पर ए-9 और एसए-9 की लोकेशन ही पता नहीं चलती.

पीवीईएफ और पीवीसीडी की लोकेशन ही आज तक कन्फर्म नहीं हो पाई है कि इसे कहां लगाया जाए? जिस शेड की जहां मर्जी चिपका दिया. कई बार इन स्विचों तक ड्राइवर का पैर ही नहीं पहुंचता, और यदि किसी तरह पहुंचा भी दिया, तो उसका घुटना छिलना निश्चित होता है.

स्पीडोमीटर, वीसीडी यूनिट का या तो भगवान मालिक है, या अधिकारी.

हेड लाइट का फोकस का जिक्र करना तो अपराध की श्रेणी में आता है.

बड़ोदा के पैसेंजर लोको का संचालन किसी पुरानी भूतिया हवेली की या किसी हॉरर फिल्म की याद करवा देता है, 20 किमी. की स्पीड होते ही इसमें हॉरर फिल्म की आवाज शुरू हो जाती है, जो 110 किमी. की गति तक बरकरार रहती है. ऐसा लगता है जैसे इंजन का अंतर्मन रो रहा है.

साउंड प्रूफ का हाल तो पूछिए ही मत! जब ब्लोअर चलता है, तो स्टीम इंजन भी शरमा जाए.

सिटिंग व्यवस्था के क्या कहने सीट पर बैठे-बैठे ब्रेक डांस और झुले की सहज अनुभूति होती है. स्लिप डिस्क जैसी बीमारी का खुला आमंत्रण देता है यह 'ईको फ्रेंडली लोको'!

आजकल कुछ इंजनों में एसी का प्रावधान किया गया है, जो सिर्फ रेलवे बोर्ड के आंकड़े मेनटेन करने के

काम आते हैं. शायद उन्हें कार्यरत न रहने देने की कसम दिलाई गई है. और बात करते हैं स्पेड की! शायद ये आंकड़े बनाने के लिए ही है.

प्रशासन या तो उपरोक्त तमाम समस्याओं का निराकरण नहीं करना चाहता, या कर नहीं पा रहा है, फंड की कमी है, या कुछ और, यह तो सिर्फ वही बता सकता है, मगर हैरानी तब होती है जब कोई डिवीजनल या जोनल अधिकारी इंजन पर आता है और ड्राइवर से पूछता है कि 'कोई समस्या हो, तो बताओ.' हालांकि ऐसा नहीं है कि उन्हें समस्या का पता नहीं होता, सब पता होता है, मगर वह ड्राइवर से पूछकर उस पर अहसान करते हैं, मगर कोई ऐक्शन नहीं लेते. ऐसा भी कहा जा सकता है कि वह ड्राइवर की व्यथा को सुनकर मन ही मन खुश होते हैं. अभी मानसून की सावधानी आने वाली है, काउंसिलिंग होगी, पर सैंड नहीं भरी जाएगी, सैंडर काम नहीं करेगा, वाइपर सब कुछ करेगा, मगर जिस काम के लिए उसे लगाया गया है, वही नहीं करेगा.

रनिंग स्टाफ को चाहिए कि वह यह सब कमियां अपने सीनियर के पास नोट जरूर करवाए. इसके सबके बाद उम्मीद करनी चाहिए कि अब 'व्हील स्लिप' नहीं होगा तथा गाड़ी 'स्टक अप' नहीं होगी. रनिंग स्टाफ के कुछ वरिष्ठ कर्मचारियों का कहना है कि यदि प्रशासन लोको पायलट को शारीरिक, मानसिक रूप से स्वस्थ होने का अनुकूल वातावरण मुहैया कराए, तो निश्चित रूप से स्पेड का 'जीरो मिशन' कामयाब हो सकता है. उनका कहना है कि प्रशासन को उपरोक्त परिस्थितियों पर अवश्य गहन विचार करना चाहिए. रनिंग स्टाफ का यह भी कहना है कि हम सब मिलकर प्रशासन के इस 'स्पेड मिशन-जीरो' को सफल बनाने का पूरा प्रयास करेंगे.

आजीवन सदस्यता 3000 रु.

संरक्षक सदस्यता 5000 रु.

कृपया चेक/डीडी 'सोहम पब्लिकेशन' के नाम निम्नलिखित संपादकीय कार्यालय के पते पर भेजें.

परिपूर्ण रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय

रूम नं. 105, डॉक्टर हाउस,

पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास,

कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र)

मोबाइल नं. 09869256875

मालिक, मुद्रक, प्रकाशक सुरेश त्रिपाठी द्वारा सोहम पब्लिकेशन, 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) से प्रकाशित.

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शेख सतार ☎ 09370615244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 09427484069
- वडोदरा : विजय नायर ☎ 09824016464
- पंजाब ब्यूरो : अमित जेतली ☎ 07009746163

कानूनी सलाहकार

- * एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
- * एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
- * एड. राजेश मुधोलकर, ठाणे,
- * एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
- * एड. बी. एच. वास्वानी, भोपाल,
- * एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

किसी भी प्रकार के कानूनी विवाद का न्यायिक क्षेत्र कल्याण होगा.

पीएमओ को गुमराह कर रहे हैं सीएलडब्ल्यू के अधिकारी !!

चितरंजन : चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) सहित भारतीय रेल के तमाम अधिकारी अब पीएमओ को भी गुमराह करने लगे हैं. सरकारी कर्मचारियों अथवा जन-सामान्य द्वारा पीएमओ को भेजी जाने वाली शिकायतों पर ये अधिकारी यह मानकर जवाब दे रहे हैं कि न तो उनके द्वारा दिए गए जवाब को पीएमओ से कोई वेरीफाई करने आएगा और न ही पीएमओ को उनकी चालाकी के बारे में कभी पता चल पाएगा. यही वजह है कि अब वह जन-सामान्य की शिकायतों को आरटीआई की तरह मानकर निपटाने लगे हैं. आरटीआई में भी इसी तरह के जवाब देकर रेलवे बोर्ड सहित तमाम जोनल रेलों के अधिकारी जनता को गुमराह

कर रहे हैं. इस संबंध में सीएलडब्ल्यू के अवनीश कुमार ने सीएलडब्ल्यू स्थित तकनीकी प्रशिक्षण केंद्र (टीटीसी) के दो सीनियर ट्रेड इंस्ट्रक्टर (एसटीआई/इलेक्ट्रिकल) पदों के लिए 31 जनवरी 2016 को हुई लिखित परीक्षा में उन्हें जानबूझकर फेल किए जाने की शिकायत पीजी पोर्टल के माध्यम से पीएमओ को की थी. इससे पहले जब बहुत समय तक उक्त लिखित परीक्षा का परिणाम सार्वजनिक नहीं किया गया, तो उन्होंने आरटीआई के माध्यम से अपनी उत्तर पुस्तिका मांगी थी, जिसमें उनके द्वारा सवालों के दिए गए सही उत्तर के बावजूद उन्हें उचित अंक नहीं दिए गए थे. पीएमओ ने इस शिकायत को जांच के लिए सीएलडब्ल्यू भेजा था. सीएलडब्ल्यू के

एक एपीओ/मुख्यालय ने पीएमओ को जवाब भेजा कि उक्त शिकायत स्टैब्लिशमेंट मैनुअल की सेवा-शर्तों के अनुरूप नहीं है, इसलिए शिकायत का कोई आधार नहीं बनता है. अवनीश कुमार ने 'रेलवे समाचार' को भेजी गई ईमेल में लिखा है कि 'मोदी सरकार के तीन साल पूरे होने पर कुछ लोग बधाई दे रहे हैं, तो ज्यादातर लोग आलोचना कर रहे हैं. ध्यान देने की बात यह है कि उन सभी घटनाएं जो प्रकाश में आई हैं और जिनमें पीएमओ के हस्तक्षेप पर बड़ी समस्याओं और शिकायतों का निपटारा हुआ है, परंतु अब ऐसी बहुत सी घटनाएं सामने आ रही हैं, जो यह दर्शाती हैं कि अब सब कुछ फेल हो रहा है.